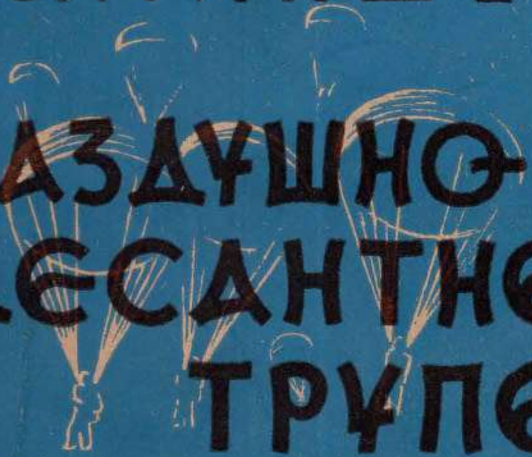
ВОЈНА БИБЛИОТЕКА

Ф. МИКШЕ



ВАЗДУШНО-ДЕСАНТНЕ ТРУПЕ

3

1951

БЕОГРАД

МАЛА ВОЈНА БИБЛИОТЕКА

Потпуковник
Ф. О. МИКШЕ

ВАЗДУШНОДЕСАНТНЕ ТРУПЕ

(превод с француског)

3

1951
БЕОГРАД

Наслов дела у оригиналу

PARATROUPES

L' histoire, l' organisation et
l' emploi tactique des forces
aéroportées

С француског превео

потпуковник

ТОМА ЧУЉАТ

Насловну страну израдио

МИХ. С. ПЕТРОВ

Уређује редакциони одбор часописа „Војно дело“

ПРЕДГОВОР

У предговору енглеском издању дела Ф. О. Микше „Ваздушнодесантне трупе“ (Paratroops) познати војни писац, капетан Лидл Харт, каже: „Од свих облика напада, напад „с леђа“ увек је највише деморалисао. Но, на узврат томе, извршење оваквог напада претстављало је најтежи подухват све дотле док су војничке операције биле „дводимензионалне“. Појава ваздушнодесантних снага пружила је нападу „с леђа“ нове могућности. На тај начин, она је веома проширила хоризонт сувоземног рата.“

У току Другог светског рата ратујуће стране извршиле су око двадесет, мањих или већих, ваздушнодесантних операција. Приближно исто толики број био је планиран али, из разних узрока, није извршен. Ваздушнодесантне операције одигравале су се на разним ратиштима и у врло различитим географским и климатским приликама. Оне су примењиване на планинском земљишту Норвешке и равници Холандије, у суптропским пределима Нове Гвинеје и суровој зими Русије, у цивилизованим земљама Западне Европе и прашумама Бурме. Примена ваздушнодесантних операција имала је тактичке циљеве за дејство на фронту, против оружаних непријатељских снага, а исто тако и оперативне и стратегиске циљеве за дејство у дубокој непријатељској позадини. Овакво искуство из Другог светског рата, даљи развој транспортне авијације, борбене и остале технике ваздушнодесантних трупа и поновљена примена ваздушнодесантних операција у данашњем оружаном сукобу у Кореји, указују на важност проучавања ових операција, као и на важност проучавања развоја, намене, организације и начина дејства ваздушнодесантних трупа.

У светској литератури књига Ф. О. Микшеа претставља прво дело које у довољној мери и на популаран начин осветљава многа питања ваздушнодесантних трупа и њихових операција. Књига је првипут објављена за време рата у енглеском издању 1943 године, а по завршетку рата, 1946 године, за француско, унеколико поправљено и допуњено издање, приредио ју је потпуковник Комбо. Редакција „Војног дела“ пружа ово дело својим читаоцима у преводу потпуковника Томе Чуљата. Пре-

вод је извршен са новијег француског издања, али је извршено и упоређивање са енглеским издањем како дело не би изгубило од своје оригиналности.

Ф. О. Микше је по народности Чехословак. Рођен у старој војничкој породици, постао је, доста млад, артиљериски официр чехословачке војске. Он учествује у Шпанском грађанском рату од самог почетка као један од многих организатора и инструктора шпанске Републиканске армије, а затим као начелник штаба једне здружене јединице. У овој политичкој и војничкој предигри Другог светског рата, Микше се богати искуствима, нарочито из области модерне тактике. После војничког пораза шпанске Републиканске армије, Микше се склања у Француску где, годину дана касније, учествује, у саставу француске армије, као официр чешке бригаде у рату против Немачке. После француског слома његова јединица бива евакуисана за Енглеску, где се он и већи број његових другова официра, по одобрењу чехословачке владе стављa под команду де Гола.

У ово време Микше завршава своје прво дело „Блицкриг".

О свом делу „Ваздушнодесантне трупе" Микше у предговору француском издању каже: „Ово дело посвећено је једном од савремених проблема тактике. Оно се бави, у главним цртама, употребом ваздушнодесантних трупа и односом између њих и авијације. Ово је, уствари, природно продужење моје претходне књиге „Блицкриг". У томе делу проучавао сам само борбу земаљских снага, што се сводило, у суштини, на разматрање питања „хоризонталног обухвата". Сада испитујем проблем „вертикалног обухвата" и настојим да прикажем узајамне везе које спајају ова два појма.

Да бих што боље поткрепио своја тумачења, прибегао сам многим примерима. Било да су ти примери узети из стварних догађаја или да су потпуно измишљени, не треба сматрати да они потврђују нека крута правила. Мени је једино циљ да изложим ствар држећи се једног логичног плана који би могао послужити читаоцу као полазна тачка за његово даље испитивање или размишљање, односно да му, евентуално, буде од помоћи у његовом војничком послу. На тај начин потрудићу се да широким погледом размотрим проблем, да по извесним питањима проникнем у будућност, прелазећи преко техничких ограничења садашњег времена, са надом да ипак нећу заћи у фантазије, преко границе реалног."

Наши читаоци тако треба и да гледају на ово дело Ф. О. Микшеа. Нема потребе посебно наглашавати да и ова књига, као и свака друга, нарочито из преводне литературе, треба да подлеже критичкој оцени читалаца. Разна гледишта писца у погледу организације и тактичко-оперативне примене ваздушнодесантних трупа, нарочито питања одбране

од ваздушних десаната, треба да послуже само као основа за проучавање ових проблема с обзиром на наше услове.

У погледу назива дела у оригиналу, писац, у предговору истог издање, каже: „По угледу на енглеско издање изабрао сам за наслов овог дела популарну реч П а р а т р у п е (на француском „Paratroupes"). Међутим, у самом тексту радије употребљавам израз „ваздушнодесантне трупе (troupes aéroportées), који по моме схватању значи исто. Овај израз употребљавам некипут у његовом најширем значењу, а некипут у ужем, само за трупе које слећу авионима или једрилицама, за разлику од падобранаца у правом смислу те речи или „падобранских трупа" (troupes parachutées). Усваком случају, треба разликовати ваздушнодесантне трупе од авијације која тако тесно садејствује са њима."[1])

Кроз прве три главе ове књиге Микше даје историски развој ваздушнодесантних трупа. Ова се излагања завршавају савезничким покушајем прелаза доње Рајне код Арнхема у септембру 1944 године. Овај историски осврт није потпун. Сам писац каже: „многи ратни подухвати у којима су учествовале ваздушнодесантне трупе, на првом месту они који су изведени на руском фронту, нису уопште споменути због недостатка података." Писац каже да је оваква празнина била неизбежна, а затим констатује да се она неће неповољно одразити на вредност дела, чији циљ није, у првом реду историски, већ практичан, тј. да на неким стварним примерима покаже значајну улогу ваздушнодесантних трупа у низу већих операција.

У четвртој и следећим главама писац детаљније обрађује питања која се односе на тактичку употребу ваздушнодесантних трупа, на састав ваздушнодесантне дивизије, ваздушни транспорт, итд. У задњим двема главама анализирају се методи за одбрану од ваздушнодесантних снага.

Књига је написана лаким стилом и врло популарним речником, те је врло приступачна широким слојевима, не само у армији, већ и у грађанству. Врло добар превод потпуковника Томе Чуљата знатно доприноси овоме.

Проучавање ове области војне науке од подједнаке је важности за све видове оружаних снага, јер су ваздушнодесантне операције комбиноване операције у којима учествују ваздушнодесантне трупе као део

---

[1]) За наше читаоце важно је напоменути да се ваздушнодесантне трупе деле на падобранске и авиодесантне трупе, а да у самом тексту књиге писац ту поделу не истиче, тј. не одваја ове две врсте ваздушнодесантних снага већ их третира уједно.

Падобранске трупе (јединице) су трупе (јединице) које се спуштају помоћу падобрана. Авиодесантним трупама (јединицама) називамо оне трупе (јединице) које слећу помоћу једрилица или транспортних авиона. (Примедба ред.).

сувоземних снага, ваздухопловство, а врло често, и морнарица. Осим тога, свака војна јединица и установа, па и у најдубљој позадини, може бити објекат ваздушнодесантних напада. Услед тога, за руководиоце у армији и Противавионској заштити (ПАЗ), Микшеова књига претставља део потребне литературе, и то почетну литературу за даље, детаљније, проучавање појединих питања ове области.

Маја 1951 године

Београд

Редакција

Глава прва

ПОСТАНАК ВАЗДУШНОДЕСАНТНИХ ТРУПА

„Рат је у сталном развоју. Нова оружја доводе до нових облика борбе. Тачно предвиђати овај развој технике, процењивати утицај новог оружја на вођење борбе, претећи непријатеља у његовој употреби, — то су основни услови успеха".

Тако говори параграф други немачког Борбеног правила. У тим речима има много истине. Мора се признати да су Савезници, који су се у првим фазама Другог светског рата супротставили Немачкој, дозволили да буду необично много престигнути у вештини оцењивања вредности нових борбених средстава. У томе лежи главни узрок њихових почетних пораза. Каквом се успеху и може надати у нашем времену високо војно руководство које нема укорењену навику да се истрајно интересује, са великом проницљивошћу, исто тако за техничке, као и за стратегиске и тактичке проблеме? У савременом рату ниједан стратег, ниједан тактичар не може очекивати да ће успешно водити неку важнију операцију или акцију, ако није у исто време и техничар, јер у нашем времену планови операција као и одлуке на бојишту зависе од технике.

У својој основи свака војничка радња своди се на кретање. Она је, уствари, дејство у „времену" и у „простору". Брзина извршења кретања један је од услова успеха. Поред тога, брзина повлачи и други чинилац успеха — изненађење. Из тога проистиче важност транспортних средстава у рату. Од свих савремених средстава за кретање најбржи је авион. А ми смо могли да пратимо како се је изванредно нагло развијала индустрија авиона и техника ваздухопловних конструкција. Као резултат тога развоја непрекидно се повећавала и носивост ваздухоплова и, управо тај фактор, пружио је убрзо врло широке могућности за употребу ваздушнодесантних трупа. Било је лако још одмах тада претсказати да ће ове трупе у садашњем и у свим будућим ратовима играти све важнију улогу.

На сувоземним војиштима вредност ваздушнодесантних трупа потврдила се брзо, било да су оне употребљаване у већој

јачини за акције већих размера, било да су убациване по малим групама са задатком саботаже, уношење расула код непријатеља или извршења жестоких препада на његову позадину.

На поморским војиштима ове трупе, комбиноване са поморским снагама, добиће такође врло велику важност. Сада кад је дошло време да се Јапан отера са освојених подручја Пацифика, а можда и да се изврши напад на јапански архипелаг, можемо бити сигурни да ће оне бити широко употребљене. Вођење борбе на суву биће ствар ових трупа, док ће ваздушне и поморске снаге вршити транспорт и подршку. Напомињемо да кад дођу до изражаја тако велика отстојања као што је случај на Пацифику, онда авијација бар једним делом, мора да базира на носаче авиона. Ови бродови можда ће у блиској будућности сачињавати основни елеменат морнарице. У том случају известан број ових носача авиона преносио би транспортне авионе за трупе све до оног отстојања до циља, које је равно полупречнику дејства авиона; друга група обезбеђивала би подршку помоћу бомбардерске авијације; и, напослетку трећа група са ловачким авионима имала би задатак да брани ову велику транспортну флоту од напада из ваздуха. Поморске снаге, у садејству са авијацијом, имале би задатак да заштите носаче авиона и њихове драгоцене терете од напада непријатељске морнарице. Неко ће рећи да је ово обично претсказивање. Да, тако је. И ми га чинимо не водећи рачуна о општим променама које може да претрпи поморска техника услед даљег развоја авијације и морнарице. Није, например, сигурно да ће лаке поморске снаге, чак и уз пуну подршку из ваздуха, бити довољно јаке да заштите носаче авиона од напада непријатељске флоте. Нарочито по рђавом времену оне се могу показати немоћне да одбију од ових бродова изненадни напад непријатељских крстарица. Чак и у случају операција на Пацифику, које се изводе обично далеко на пучини и по доста ведром времену, носачи авиона су осетљиви. Ми замишљамо да ће се на таквим пространствима битка на мору одигравати у две фазе: једна — судар, на великом удаљењу, између авијација пуштених са носача авиона једне и друге флоте; друга — судар, на мањем отстојању између снага на води. Ако се за једног од противника прва фаза заврши одлучним поразом његове авијације, онда његова флота, која је тиме ослабљена, може да не прими борбу и да побегне. На супрот томе, ако је резултат неодлучан онда може да дође до судара на малом отстојању, између бродова на води. У таквом случају носачи авиона биће изложени ватри тешких ратних бродова. Према томе, не може се у свима случајевима рачунати да ће авијација и лаке поморске снаге успети да спрече бродове велике

гонаже да себи прокрче пут кроз заштитне делове и да униште носаче авиона. Ово је важна констатација која означава садашња ограничења којима може бити подвргнут, на отвореном мору, транспорт ваздушнодесантних трупа, па, према томе, и њихово увођење у борбу ваздушним путем.[1]) Скица коју смо овде изложили о поморској тактици која је још у заметку, имала је само тај циљ да укаже на ова ограничења. Ако заиста има опасности у занемаривању нове технике, има је исто толико и у прецењивању њених непосредних могућности, нарочито кад се оне пренесу на далеко и слабо познато подручје.

Садашња важност ваздушнодесантних снага на земаљским и поморским војиштима неће престати завршетком овог рата. Ове снаге имаће још разлога за постојање и кад се заврши рат. Способне да се пребацују брзо и у великој јачини, оне ће бити драгоцено оруђе за сваку армију или међународне полициске снаге које ће имати да у клици угуше локалне немире или сукобе, који би запретили општем миру.

Почетак падобранства

Ваздушнодесантне снаге развиле су се из падобранства. Замисао о падобрану врло је стара, толико стара као и жеља човека да лети. Међутим, прво спуштање падобраном које је забележено датира из 1306 године. Те године један акробата падобранац дао је на кинеском двору приредбу поводом крунисања неког цара. Близу 200 година касније вршио је Леонардо да Винчи опите о томе како да се падобраном успори падање неког тела. Балони Монтголфијеа (1777) проширили су стечена искуства. Неколико година касније, 1783, француски физичар Себастијан Ленорман извршио је први скок падобраном у Европи. Он је скочио са куле опсерваторије у Монпелијеу и спустио се на земљу здрав и читав. Но, падобран је добио свој садашњи облик тек након више од једног века. Пронашао га је Американац Ервинг који је проучавао падобран као средство за спасавање посада ваздушних лађа.

Развој у Русији

За прве покушаје стварања падобранских јединица могло би се помислити да они припадају искључиво Немцима. Уствари, иако су Немци учинили много да се развије њихова употреба, оне

---

[1]) Ови садашњи услови, разуме се, нису ниуколико пресудни у погледу начина на који ће у будућности да се реши проблем самога брода носача авиона у његовој утакмици са авијацијом базираном на земљи.

су руско дело. Нажалост, имамо мало података о почетку развоја ових јединица у СССР-у, јер је ова земља била практично изолована од осталог света готово 20 година. Могли бисмо рећи толико да су се прве падобранске јединице појавиле 1930 године у току маневра Црвене армије који су одржани у околини Вороњежа и Москве. Ту је један млади поручник са осам људи искочио из авиона и заузео штаб једног армиског корпуса. Овај први покушај био је почетак великог развоја. Државна организација „Осовиахим" добила је задатак да популаризује падобранство у Совјетском Савезу. Она је организовала преко 1000 подружница у целој Русији, отворила школе и центре за обуку снабдевене нарочито израђеним високим кулама. Скакање са авиона или са куле постало је убрзо популарним спортом. Према једној скорашњој процени, Русија је, захваљујући овим мерама, располагала са 22.000 падобранаца у 1934, са 60.000 у 1936, са 100.000 у 1937 години и са још много већим бројем уочи свог уласка у рат.

Иако је „Осовиахим" неоспорно имао војнички или полувојнички циљ, ипак је био цивилна организација и ограничавао је свој рад на појединачну обуку. Продужење колективне обуке узела је на себе Црвена армија у посебним стручним јединицама. Најпре су биле организоване мале групе погодне за убацивање иза непријатељских линија ради угрожавања његове позадине. Затим су се појавиле веће јединице тзв. „ваздушнодесантни корпуси", који су у свом саставу имали лаке и тешке делове и били су способни да решавају крупније задатке. Ако се, например, радило о томе да треба заузети неки непријатељски аеродром, лаки делови (тј. падобранци у правом смислу речи) из састава ових јединица били су предвиђени за заузимање и држање околних положаја, док су тешки делови, заједно са артиљеријом, слетали на сам аеродром. „Ваздушнодесантни корпус" Црвене армије убрзо је постигао висок степен у вештини укрцавања и искрцавања за најкраће време. Био је способан да се из једне битачне зоне пребацује у другу брзином која се није могла постићи ни железницом ни друмским транспортима. Руси су чак успели да реше и и проблем ваздушног транспорта аутомобила. Њихово решење било је тако задовољавајуће да им је било могуће већ 1935 године да пребаце једну целу ваздушнодесантну дивизију из Москве у Владивосток, тј. на веће отстојање него што је од Лондона до Њујорка. Те исте године ваздушнодесантне трупе биле су привипут приказане свету у једном пропагандном филму о совјетским маневрима 1935 године. 1936 у великим маневрима код Кијева дат је страним војним изасланицима још непосред-

нији приказ. Читави батаљони падобранаца спуштали су се с неба пред њиховим зачуђеним очима. Два батаљона опремљена са 16 лаких топова спуштена су за осам минута и за трен ока заузели су град, саобразно задатку који им је постављен. Од тога времена Руси су непрестано даље развијали своје ваздушнодесантне снаге, проширивали опите у најразличитијим областима и на разне начине. У Закавказју давали су тим снагама задатке да олакшају прелазе преко река; у Централној Азији — да се огледају у борбама у планини и да, дочепавши се стеновитих превоја пресеку непријатељу отступницу. За време маневра 1937 у Белорусији ваздушнодесантне снаге спречиле су прилаз противничких појачања бојишту. 1940 године, за време заузимања Бесарабије, могли су већ да се пренесу ваздухом, у трупу бомбардера Ант. 6 (Т. Б. 3.), лаки тенкови амфибије од 3 тоне са посадом од два човека. Сасвим је сигурно да је Црвена армија учинила знатан напредак у овој области од 1941 до 1944 године у току операција на Источном фронту. Ми не можемо о томе још говорити, пошто немамо тачних података.

Из целокупног стеченог искуства Врховно командовање Црвене армије рано је извукло две основне поуке: на првом месту, утврдило је да дејства ваздушнодесантних снага захтевају најтешње садејство са деловима авијације, који имају задатак подршке искрцаних трупа; затим је открило, што је битно, да трупе које, после оперативног лета, имају да ступе у борбу на земљи нису ни „летећа пешадија“, ни „авијатичари са специјалним задатком“, него потпуно нов тип бораца. То што су Немци са своје стране схватили ову двоструку поуку, донело им је да је историја њихових ваздушнодесантних трупа обележена тако видним успесима. У „Essener Nationalzeitung“ фелдмаршал Кеселринг, излажући развој Луфтвафе до 1941 године, изражава се овим речима: „За време наших последњих ратних похода Луфтвафе не би никад могла тако потпуно да изврши задатке које је добила, да њени команданти нису стално имали на уму да целокупно њихово људство мора да буде интегрални део оружаних снага Рајха. Захваљујући томе, целокупно особље нашег ваздухопловства било је обавезно да у потпуности проучи правила борбе на земљи и да се без резерве потчини њеним законима“. Кеселринг је овим само потврдио чињеницу коју је прва открила Совјетска армија.

Италија, Француска, Чехословачка, Пољска, Шпанија

Ниједно војно командовање није могло остати равнодушно према ономе што се одиграло на кијевским маневрима. Питање

ваздушнодесантних трупа убрзо је постало у свим земљама предмет ватрене дискусије. Извесни војни кругови изјаснили су се у прилог ових трупа. Други су их одбацивали са презиром. Због тога не треба да нас чуди што су разне земље света поклониле сасвим различиту пажњу развоју ваздушнодесантних трупа. Италијани су, угледајући се на немачку војску, примили с одушевљењем нове идеје. Они су падобранским путем снабдевали своје трупе за време похода у Абисинији. За време инвазије Албаније њихова је авијација пренела од Таранта до Тиране, на удаљење од 150 миља, цео један пук гренадира. Пребацивање је вршено у два лета од којих је сваки трајао по 90 минута.

Французи су били спорији. Они су образовали 1936 године две групе „ваздушне пешадије" које су биле употребљене на летњим маневрима 1937 под командом мајора Жеја. 1938 требало је да се образују још три групе из којих су касније требали да се развију батаљони, тако да је крајем 1939 француска војска требала да има у свему 5 батаљона (око 1500 падобранаца). По несрећи, у току 1938 отпочела је кроз штампу жестока кампања која је настојала да исмеје ово новаторство и да би га потпуно дискредитовала изнела је да је оно кобна последица француско-совјетског зближења. На то је француски Генералштаб дигао руке од ових нових формација. Првих месеци рата он је растурио људе мајора Жеја по јединицама пешадије. Кад је маја 1940 министар ваздухопловства, г. Лоран Ејнак, предузео да исправи ову грешку, било је већ касно.

По угледу на Француску Чехословачка, чија је војна доктрина била под јаким утицајем француског Генералштаба, стално је одлагала питање стварања ваздушнодесантних јединица све док окупација земље, почетком 1939, није учинила крај овом питању. У Пољској су чињени озбиљнији покушаји. У овој земљи била је већ 1936 у пешадиској школи у Остров Мазовјецка подигнута једна висока кула за вежбе. Скакање је било обавезно за све питомце школе. 1937 био је организован посебан падобрански курс који је похађало 50 слушалаца официра. Падобранци су се првипут појавили на великим маневрима код Луцка, 1938. Следеће, 1939 године, отворена је у Бидгошћу стручна школа за обуку у падобранству. Ту су вршени занимљиви опити са циљем да се усаврши како специјална падобранска опрема, нарочито у погледу материјала за саботажу и средстава за везу, тако и начини бацања падобраном тежих оруђа, као митраљеза, противтенковских топова и пламенобацача.

Напослетку и у Шпанији, за време грађанског рата 1936—1939, Републиканска армија озбиљно се позабавила проблемом ваздушнодесантних трупа. Ваздухопловни пуковник Фернандо

Риано држао је у школи Генералштаба у Барцелони занимљива предавања о њиховој употреби. Априла 1938 био је пројектован напад ваздушнодесантних трупа на аеродром легије Кондор у Барбастру. Напад се није могао извршити због недовољних средстава за ваздушни транспорт. Ипак су републиканске јединице, под руководством руских инструктора, вежбале у падобранском логору код Лас Розас. Оне су ту достигле високи степен увежбаности.

Сједињене Државе — Британска Империја

Да пређемо сад на развој падобранства у англо-саксонском свету. Једна чињеница одмах пада у очи: још пред крај Првог светског рата Американци су почели да се интересују за стварање ваздушнодесантних дивизија.

Покретач овог пројекта био је генерал Мичел. Према његовим сопственим речима за њега се ту радило о „прескакању тог непрелазног зида који је тада сачињавао Западни фронт". Извршење плана Мичел нажалост је изостало. Оно је било предвиђено у програму једне битке 1919 године, но морало је да отпадне пошто је закључено примирје. Тек у лето 1940, припремајући се за улазак у Други светски рат, Сједињене Државе почеле су поново да формирају ваздушнодесантне јединице. Пред крај исте године била је обучена прва група од око 50 официра и војника. Први падобрански батаљон, под бројем 501 био је формиран 1941 у Фор Бенингу у Џорџији под командом мајора Милеја. Његова јачина била је 34 официра и 412 подофицира и војника са аутоматима, минобацачима, полуаутоматским пушкама, митраљезима, пиштољима и са извесним бројем склопљивих бицикла. Касније, формирано је још оваквих батаљона. По примеру сувоземне војске морнарица је, такође, свакој дивизији морнаричке пешадије доделила по један батаљон ваздушнодесантних трупа. Најпосле се приступило образовању све бројнијих специјалних јединица: падобранаца, смучара, ваздухопловне пешадије за пребацивање авионима или једрилицама, обичним или амфибијама, које тегле авиони, итд.

Британци су се развијали слично Американцима. Они су још доста пре почетка другог европског сукоба увидели какву би све корист могли имати од ваздушног транспорта за пребацивање трупа у циљу одржавања реда по њиховој пространој Империји. Овај начин је омогућавао да се интервенише брзо, са најмање снага. Они су га применили ради угушивања немира у својим поседима на Средњем Истоку. Слично су поступили априла 1941, кад је требало отерати ирачке побуњенике од аеро-

дрома код Хабаније, који су ови опседали. Ваздушнодесантни делови, трупе и хаубице, хитно упућени, одлетели су из Басоре. Међутим, то су све била доста скромна постигнућа. Ратни догађаји у Француској 1940 а још више они на Криту, маја 1941, принудили су британски Генералштаб да се врло озбиљно позабави проблемом ваздушнодесантних трупа.

У Великој Британији отворено је неколико школа за обуку и опитних центара под руководством генерал-лајтнанта F. A. M. Brauninga. Ту су истрајно обрађивани основи будуће организације ваздушнодесантних јединица. Те су јединице ускоро употребљене приликом искрцавања у Северној Африци. Растурене у великом броју ситних акција, оне су ту још повећале своје практично искуство. У том истом раздобљу, 1943 године, британске ваздушнодесантне трупе прославиле су се једном сјајном акцијом у бирманском походу. У току једне од најуспешнијих ваздушних операција рата, британске и индиске трупе искрцале су се ноћу, по месечини, на више од 200 миља позади јапанских линија. Овим смелим подухватом убачен је јак одред у само срце непријатељског распореда и једним ударцем прекинуте везе између јапанских армија Севера и Југа.

Формиране на истим основама, британске и америчке ваздушнодесантне снаге најзад су се сјединиле и извршиле свој најкрупнији задатак у току првих дана инвазије на наш континент. Ноћу, петог на шести јуни 1944, британско командовање бацило је своју шесту ваздушнодесантну дивизију код Кана са задатком да заузме и да држи мостове између тог града и морске обале и да тиме олакша наступање ка Кану дивизија искрцаних с мора. Шеста дивизија успела је да одржи земљиште северно од Кана све до доласка ових дивизија, но, напад на град, који је наређен одмах после тога, није могао да сломије немачки отпор. Американци на свом сектору бацили су на полуострво Котантен, на више миља од његове источне обале, своју 82 падобранску дивизију са задатком да створи простор за развој њиховог 7 корпуса.[1])

У овој бици биле су ангажоване још и друге ваздушнодесантне снаге, и то: америчке код Кутанса на западној обали Ко-

---

[1]) Савезничко искрцавање у Француској било је поверено 21 групи армија под командом генерала сер Бернарда Л. Монтгомерија. Ову групу армија сачињавала је 2 британска армија под командом генерал-лајтнанта Мил. С. Демсеја, која се искрцала на део обале између упоредника Кана и Бајеа, и 1 америчка армија под командом генерал-лајтнанта Омара Бредлија, која је бачена против обале полуострва Котантен, на чијем је северном делу велика лука Шербур.

тантена у основици полуострва и британске јужно и источно од Кана. Колико ми можемо просудити оне нису успеле у свом задатку.

Немачка

Од свих европских земаља Немачка је, без сумње, прва после Русије предузела са највећом енергијом стварање ваздушнодесантних снага. Године 1935 ова је земља прешла, на путу свог војничког препорода, одлучну етапу. Хитлер је једним ударцем поништио војничке клаузуле Версајског мировног уговора које су дотада не само ограничавале бројно стање немачке војске, него и прописивале производњу и набавку ратног материјала. У истини, хитлеровска одлука само је потврдила чињенично стање, јер се, уствари, већ дуже времена, под разним камуфлажама, потајно спроводило наоружање и обука специјалних трупа. Овај рад није се ограничио само на сувоземне снаге. Припремало се и ратно ваздухопловство. Оно се потајно развијало под скутом Министарства саобраћаја (Reichsverkehrsministerium). Ипак у том погледу није се радило на томе да се одмах стварају борбене јединице. Немачко Врховно командовање поставило је својим полувојничким организацијама следеће задатке, са дужим роком: пре свега, да се залаже за напредак науке тако да ни једна земља не буде у стању да надмаши Рајх на пољу техничких остварења; на другом месту, да припремају индустрију наоружања за масовну производњу која ће од ње бити захтевана кад за то дође време; на послетку, да створе снажан кадар наставника, способних да касније предузму и брзо изведу обуку многобројних армија. Тако, кад је Хитлер прогласио војне клаузуле мировног уговора неважећим, ове разне припреме биле су већ довршене. После тога ратна снага Рајха отпочела је да расте убрзаним темпом. У исто време Немачка је настојала да популаризује авијацију помоћу организација које нису биле без сличности са Осовиахимом. Но, ипак су се разликовале од њега по садржини. Док су се Руси посветили, пре свега, појединачном увежбавању падобранаца, Немци су се првенствено интересовали за проблем транспорта трупа помоћу једрилица.

Колевка немачких ваздушнодесантних трупа, као уосталом и саме Луфтвафе, била је такозвана „Берлинска школа трговачке авијације“,[1]) којом је у почетку управљао Шперлинг. Он је са тридесетак пилота отпочео, јуна 1935, падобранске опите на аеродрому Стакен. У исто време Војно одељење психолошких

[1]) Verkehrsfliegerschule, Berlin, Voss, Voss Strasse.

истраживања проучавало је утицај спуштања падобраном на душевно стање, док је доктор Триголајт из војног санитета[1]) прикупљао опажања о физиолошким последицама овог спуштања. На завршетку ових опита, јануара 1936, могле су да се издају прве „Инструкције за формирање падобранских трупа".[2]) Једна падобранска школа (Fallschirmjägerschule) отворена је у Спандау. Она је у почетку примала само добровољце. Већина од њих била је из Првог одељка специјалне полиције Веке, који је касније назван „Пук генерала Геринга", а из њега се напослетку развила чувена оклопна СС дивизија „Херман Геринг", која се сјајно борила готово у свим походима Другог светског рата. Управник и наставници школе у Спандау били су, разуме се, узети из групе пилота са којима је Шперлинг отпочео своје опите. Од њих 30 дотада је преживело 24. Сви су произведени за официре. Шперлинг је постао пуковник.[3])

У том је дошло до рата у Шпанији, који је отпочео 1936. Он је немачком командовању пружио одлично поље за опите. Спандау је тамо хитно упутио 50 људи, који су учествовали у операцијама са ваздушном легијом Кондор.[4]) Вратила су се само двадесет и тројица, али искуства која су, тамо скупо стечена, спојена са искуствима из Спандауа, дала су солидну основу за стварање Падобранске академије, која је имала специјалан задатак да обучава ваздушнодесантне трупе за савремени рат. Ова академија била је нужна допуна Ратне ваздухопловне академије (Luftkriegsakademie). Она је захтевала строг избор слушалаца

[1]) Heeresmedizinatamt, Berlin, Scharnhorst Strasse, Invaliden Haus.

[2]) Richtlinien für die Aufstellung von Fallschirmjäger Verbanden — термин Fallschirmjäger значи дословно „падобрански ловац". Такав је службени назив падобранца у немачкој војсци.

[3]) Пуковник Шперлинг забележен је у „Годишњаку официра Луфтвафе" са рангом од 1 јуна 1938. Пре тога припадао је, као официр, Одељку Веке.

[4]) „Легија Кондор" био је назив немачких експедиционих снага у Шпанском рату. Она је обухватала, поред знатног броја јединица авијације, и сувоземне снаге, као, например, „Panzergruppe Drohne" (оклопни одред) и артиљериску групу Имке. Из легије Кондор произашла је касније плејада чувених команданата. Познати немачки ас Мелдер, ваздухопловни пуковник, ту је пожњео својих првих четрнаест победа. Сва три генерала који су узастопно командовали легијом заузели су, по свом повратку, важне положаје због искуства која су стекли. Први, фелдмаршал Хуго Шперле, постављен је за команданта 3 ваздухопловне армије која је, садејствујући са групом армија „А", одиграла важну улогу у првој бици за Француску. У току 1940 и 1941 Шперле је из Бордоа руководио ваздушним операцијама против Лондона и Ковентрија. Други командант легије Кондор био је генерал Фолкман, који је одмах после постао управник Ратне ваздухопловне академије у Гатову. Последњи је био барон Волфрам фон Рихтхофен, који је 1941 постављен на чело 8 авијациског корпуса у бици за Крит.

који су морали да буду чврстог здравља, јаке интелигенције и доброг васпитања. Обука је обухватила спуштање падобраном ноћу на непознату просторију, прелажење преко река, извођење саботаже, руковање експлозивом, читање карата и, напослетку, учење страних језика. Такође је извођена редовна пешадиска војна обука у оквиру ратне службе.

Обука којој је био подвргнут немачки падобранац фанатизирала га је у двојаком смислу: војничком и политичком. Његово морално васпитање било је надахнуто са следећих десет заповести:

1) „Ви сте елитни официри немачке војске. Ви ћете жудити за борбом и вежбати се за најтежа искушења. Борба ће бити ваш највиши циљ."

2) „Гајите истинско другарство, јер уз помоћ ваших другова ићи ћете у победу или смрт."

3) „Будите шкрти на речима. Неподмитљиви. Човек дела, а женама оставља да брбљају. Брбљање би вас могло одвести у гроб."

4) „Будите мирни и опрезни, јаки и одлучни. Срчаност, одушевљење, офанзивни дух створиће вам у нападу надмоћност над вашим противником."

5) „Пред непријатељем најдрагоценија ствар је муниција. Онај ко гађа без потребе, само ради свог охрабрења, тај је кукавица и не заслужује назив падобранца."

6) „Не предајте се никад. За вас, победа или смрт. Нема другог избора. То је питање части."

7) „Победићете само онда ако је ваше оружје исправно. Подвргните се следећем закону: „На првом месту оружје — а ја после."

8) „Ви морате у потпуности схватити домашај сваког вашег подухвата да би били у стању, ако вам је вођа убијен, да акцију изведете добро на његовом месту."

9) „Против непријатеља који се бори отворено, борите се кавалерски. Према герили — будите без милости."

10) „Отварајте добро очи. Уздигните се до висине хероја. Будите брзи као хртови, издржљиви као кожа, тврди као Крупов челик и онда ћете бити савршено оваплоћење немачког ратника."

Немци су тек за време Шпанског рата првипут испробали ваздушни транспорт трупа. Они су примили на себе да пребаце мароканске јединице генерала Франка из Тетуана на аеродром Таблало код Севиље. Извршење је било поверено капетану Хенке из Луфтвафе и његовој групи од 42 пилота. Хенке са својим апаратима Јункерс 52 дао се на посао 28 јула 1936. У листу

„Вермахт“ од 7 јуна 1939, потпуковник Шеле, ваздухопловни изасланик при немачкој амбасади у Шпанији, овако описује тај подвиг: „Сваки авион понео је по 22 војника и њихову целокупну опрему. Група је успела да стигне у Табладу без икакве незгоде. У току идућих летова број пренетих војника сваки пут се повећавао, од 22 па до 30 на један авион. Хенке је одлазио и враћао се неуморно, вршећи неки пут 3 до 5 летова дневно. На тај начин је његова мала авијациска јединица почетком септембра већ била пренела из Африке у метрополу задивљујући број од 8899 војника, 44 пољска топа, 90 митраљеза и 137 тона муниције и материјала.“

Први немачки падобрански пук појавио се 1938. Немци, за разлику од оног што је учињено у Русији, нису образовали специјалан ваздушнодесантни корпус. Они су своје падобранце радије употребљавали у заједници са пешадиским дивизијама, пољског или брдског типа. Ове дивизије имале су одговарајућу специјалну обуку. Овакав начин употребе имао је својих предности; дозвољавао је да се са падобранцима споје, за сваку предвиђену операцију, трупе које боље одговарају: например у Холандији пољске пешадиске дивизије, а у Норвешкој или на Криту брдске пешадиске дивизије.

Јачина овакве немачке десантне пешадиске дивизије достизала је највише 40 од сто јачине обичне дивизије. Према томе, њено бројно стање било је око 6700 људи. Она је имала два пешадиска пука уместо три; њена артиљерија сведена је на најмању меру, а тешко пешадиско наоружање било је делом замењено аутоматима, док је на место обичних противтенковских топова имала противтенковске пушке. У њен састав није улазило ниједно моторизовано возило, а позадински делови били су знатно олакшани. Ватрена моћ такве дивизије била је следећа:

32 пешадиска или брдска топа калибра 75 мм,
30 противтенковских топова 37 мм,
36 минобацача 81 мм,
54 минобацача 50 мм,
60 тешких митраљеза М 34,
16 топова 20 мм (противавионских и противтенковских),
175 митраљеза „Драјзе 13“,
365 аутомата Шмајсер.

Кад је избио Други светски рат, Немачка је имала најмање 3 падобранска пука, први у Стендалу, на око 80 миља западно од Берлина, други у Виштоку на Досу — око 72 миље северозападно од престонице. Гарнизон трећег пука није нам познат. У почетку сваки од ових пукова био је састављен од три батаљона по 500 људи приближно; сваки батаљон био је подељен

на четири чете од којих су три биле стрељачке и једна пратећа. Поред личног наоружања сваког војника, ове су јединице имале и колективно наоружање. Пратећа чета имала је један брдски топ, 4 минобацача 81 мм и 8 тешких митраљеза. Свака стрељачка чета делила се на три вода, а сваки вод био је наоружан са 6 лаких митраљеза и 7 аутомата. Сем тога, имала је и један минобацач 50 мм. У опрему батаљона спадало је још и неколико бицикла и пријемних и предајних радиостаница.

Ватрена моћ падобранског пука била је:

3 лака топа 75 мм брдског типа,
12 минобацача 81 мм,
27 минобацача 50 мм,
27 тешких митраљеза типа МГ 34,
162 лака митраљеза типа „Кнор Бремзе" или „Драјзе 13",
189 аутомата.

Треба добро пазити да се не побрка наоружање ваздушнодесантних пешадиских дивизија, које смо изнели пре овога, са наоружањем падобранских пукова, са којима те дивизије раде у заједници, чије смо наоружање изнели овде.

Почетком 1939, тј. неких шест месеци пре почетка рата, овим трима падобранским пуковима додат је један батаљон за везу и други дивизиски делови. Све је то добило назив Седме авијациске дивизије, а као амблем црног пантера на белој основи са црвеним канџама и језиком. Ова мера означавала је само прелазну етапу развоја, јер дивизија још није располагала сопственим средствима за ваздушни транспорт. Последња етапа завршена је стварањем, фебруара 1941, XI авијациског корпуса, чији је саставни део постала и 7 авијациска дивизија. Корпус је био следећег састава: корпусни делови, падобрански или једриличарски пукови и транспортна флота. Јединица је била размештена у рејону Брунсвика, где је један од највећих логора, логор Хилдерсхајм, за вршење опита са једрилицама.[1])

Немачке ваздушнодесантне трупе употребљене су први пут самостално 12 марта 1938, када су добиле задатак, за време упада у Аустрију, да заузму ваграмски аеродром. Операција је извршена по предвиђеном плану. Најпре су падобранци заузели прилазе. Затим је на аеродром слетело 37 транспортних авиона, из којих су искрцане снаге јачине приближно једног батаљона. Потом су стигли тешки авиони са артиљеријом и материјалом. Анексија Аустрије изведена је муњевито.

Три падобранска пука била су тада под командом пуковника Бројера, Штурма и Хајдриха. Између тога времена и сеп-

[1]) Deutsche Forschunganstalt für Segelflugzeuge.

тембра 1939 искрсла је још једна нова личност, која је касније, у току рата, често привлачила светску пажњу за време операција у Норвешкој, у Холандији и на Криту. Ради се о генералу авијације Курту Студенту, који је био први командант 7 авијациске дивизије и после XI авијациског корпуса. Он је 1939 у берлинским маневрима руководио дејствима падобранаца, па је по томе његово људство добило надимак „Студенти", који им је остао у немачкој армији.

Ускоро је отпочео Други светски рат походом на Пољску. У овом походу нема ниједног примера самосталне тактичке акције ваздушнодесантних трупа. Падобранци су били употребљени већином по малим групама које су убациване у непријатељску позадину у циљу рушења мостова пред пољским колонама у повлачењу, ширења лажних гласова и деморалисања армије. За такве задатке употребљавани су првенствено припадници немачке мањине у Пољској или Пољаци који су живели у Рајху.

Следећи догађај, такав какав нам је испричан, осветљава јасно методе помоћу којих су већ тада Немци искоришћавали добровољне или несвесне издајнике. 4 септембра 1939 мештани малог пољског села Лович приметили су три немачка авиона из којих су искочила три немачка падобранца. Полициске и војничке патроле јурнуле су да их пронађу. Окружили су шуму у којој су се сакрили и успели да ухвате једног дечака и једну калуђерицу. Трећег саучесника нису могли да пронађу. Један полициски службеник који се ту затекао, почео је да помаже у потери. Он није био становник Ловича и као случајно се затекао у пролазу кроз тај крај. Два заробљеника жестоко су протестовали и тврдили да су невини све док их није збунио један лекар који је био позван. (Познато је, наиме, да упртачи падобрана остављају на телу падобранца, нарочито на раменима, грудима и на леђима карактеристичне убоје чији траг остаје најмање још шест часова после спуштања). Што се тиче калуђерице лекарски исказ био је излишан, јер је њено свилено доње рубље пружило довољно доказа о њеној превари. Док је тако утврђивана кривица двоје заробљених, полициски службеник, који је био присутан лекарском прегледу, одједаред је пребледео и покушао да се неопажено извуче, услед чега је пала сумња на њега. Убрзо се утврдило да је трећи падобранац он.

Изнели смо овај догађај да би се мало задржали на случају дечака из те приче, који није имао више од 16 година. Он је са својом породицом напустио Пољску пре почетка рата и његови родитељи нашли су запослење у Магдебургу у Немачкој. Једнога дана отпочела је пропаганда међу омладином која говори пољски, да би се пронашли они који желе да ступе у један

„војнички циркус“, где би радили као падобранске акробате. Обећавана плата била је врло велика. Младић је ступио у посао. Овакве младиће обучавали су падобранској вештини током многих недеља са одређеним циљем кога они нису били свесни. (У то време постојале су у Немачкој и 3 школе за образовање професионалних саботера: прва у околини Бреславе, друга на острву Риген и трећа у Либеку).

Кад је отпочео рат омладина овако врбована и обучена, пошто је положила заклетву и била добро снабдевена експлозивом и материјалом за саботажу, преношена је и спуштана у Пољску. Овај младић бачен код Ловича, снабдевен једном тестером, требало је да на извесном одређеном месту пресече телефонске каблове. Да би прошао незапажен обукли су га као дете: отворена кошуља и кратке панталоне. Упуства која је примио на поласку ишла су до најситнијих појединости. То је било могуће зато што су овде, као и на другим подручјима, немачке војне власти раније биле увеле једну новину која се састојала у прикупљању што потпунијих техничких података по суседним земљама, нарочито планове каблова, што је тада другим обавештајним службама изгледало излишно.

После Пољске — Норвешка

Окупација ове земље отпочела је 9 априла 1940. Она ће остати у сећању као једно од најчувенијих изненађења у историји. У року краћем од 12 часова нападач је заузео престоницу Осло као и све важније луке земље: Кристијансанд, Ставангер, Берген, Трондхајм и Нарвик. Сви аеродроми и све саобраћајне везе према Шведској пале су му у руке. Норвежани су били стављени пред свршен чин пре него што су могли и помислити да организују неки отпор.

Напад је био добро припремљен. Норвешка фашистичка партија, под вођством мајора Квислинга, била је у служби нападача. Њени чланови били су на положајима у многим званичним службама, а осигурала је чак и у војсци саучесништво извесног броја официра као што је пуковник Сундло, коме је била поверена одбрана Нарвика. Још пре избијања сукоба велики број немачких бродова натоварених трупама и ратним материјалом био је на превару доведен у норвешке луке где су чекали знак за дејство.

У таквим условима није ни било нужно да се употребе ваздушнодесантне трупе у већим размерама. Но, Немци су то ипак учинили. Тиме су стекли драгоцено искуство у погледу ваздушног транспорта, које им је омогућило да ревидирају свој план

упада у Холандију, који је већ био готов половином априла. Немачке ваздушнодесантне трупе употребљене у норвешкој операцији платиле су велики данак за ту победу. Једна чета падобранца 1 пука Стендала, бачена на железничку станицу Домбос у Централној Норвешкој (скица 1) са задатком да затво-

Скица 1 — Борба код Домбоса

ри пут британском експедиционом корпусу, одржала је храбро 5 дана своје положаје, но, на крају борбе, од њених 150 бораца остало је преживелих свега 34. Пошто је овај подвиг много допринео брзом окончању похода, старешина ове чете, поручник Шмит, био је одликован највишим степеном гвозденог крста. Што се тиче падобранаца код Нарвика, који су припадали одреду под командом генерала Дитла, ни они нису боље прошли. Један део избачен је са тако мале висине да су се поразбијали о земљу. Треба напоменути да је снабдевање трупа храном и муницијом у борбама код Нарвика вршено спуштањем помоћу падобрана.

Најзанимљивији догађај похода био је заузимање Осла, при чему се прославио генерал Герхард Конрад, из Луфтвафе,

који је руководио транспортовањем. Прве немачке трупе слетеле су близу града на аеродром Форнебу. То је била 163 пешадиска дивизија под командом генерала Енгелбрехта. Транспортни авиони стизали су у групама од по пет, а између узастопних таласа био је размак свега од по три минута. Кроз прозоре авионских трупова стрчале су митраљеске цеви. Авиони су стизали једни за другима таквом брзином да их се десет разбило о земљу. Њихове олупине у пламену, рањеници и мртваци избацивани су са терена у великој журби да би се ослободило место за следеће транспорте. На тај начин било је искрцано за један сат 3000 људи. У исто време, да би спречили све противмере браниоца, Немци су бомбардовали војни аеродром код Кјелера и сам град Осло. Један одред краљеве гарде који је покушао да се супротстави слетању на Форнебу био је одбијен са тешким губицима. Истога дана још једна дивизија пребачена је у рејон Ставангера и заузела аеродром код Сола. Ова искрцавања, истину говорећи, нису била ништа изузетно. Одбрана је била изненађена и није пружила готово никакав отпор.

Са бригом за ситнице, која тако добро оцртава германски менталитет, Немци су се постарали да за ваздушнодесантним трупама стигну одмах и њихове сопствене музике. Једва неколико часова после слетања на Форнебу и код Ставангера ови су се оркестри такмичили у ревности да утеше несрећне Норвежане свирајући им са полетом немачке маршеве; и, док су одјекивале потскочице, генерал фон Фалкенхорст преузимао је мирно власт у подјармљеној земљи. Норвешка операција, по брзини и мајсторству извршења, остаће у историји први и један од најсјајнијих подухвата ваздушнодесантних снага.

Глава друга

ВАЗДУШНОДЕСАНТНЕ СНАГЕ У ДВЕМА БИТКАМА У ХОЛАНДИЈИ

(1940—1944)

Први пример употребе у великим размерама ваздушнодесантних трупа пружају нам немачке операције у Белгији и Холандији 1940. Да би боље разумели важност улоге коју су одиграле тада ваздушнодесантне трупе, бацићемо најпре кратак поглед на општу стратегиску замисао овог похода.

Напад на Холандију била је помоћна операција, део врло широког стратегиског плана, чији су циљеви били далеко, зан холандских граница. Према томе, немачко Врховно командовање предвидело је за ову операцију врло мали део од свих снага које је ангажовало на Западном фронту.[1])

Немачком командовању је изгледало да би фронтални напад на област између Зојдерског Језера и Мезе био дуга и тешка операција. Не само да су у овој области Холанђани изградили добра утврђења, већ су и прилази ка њој били заштићени по-

[1]) За рат који ће водити у Француској, Белгији и Холандији од маја до јуна 1940 стратегиски развој немачких армија био је следећи

1 — Према Холандији и Белгији група армија „Б“ под командом фелдмаршала Федора фон Бока. Састав:

а) 18 армија. Командант генерал-пуковник Георг Фон Кихлер.

б) 6 армија. Командант фелдмаршал Валтер фон Рајхенау.

в) 4 армија. Командант фелдмаршал Гинтер фон Клуге.

Групу армија „Б“ потпомагала је 2 ваздушна флота фелдмаршала авијације Алберта Кеселринга.

2 — На правцу Седана група армија „А“ под командом фелдмаршала Герта фон Рундштета. Састав:

а) 9 армија. Командант генерал-пуковник Адолф Штраус.

б) 2 армија. Командант генерал-пуковник Максимилијан Фрајхер фон Вајкс.

в) 12 армија. Командант фелдмаршал Вињем Лист.

Групу армија „А“ потпомагала је 3 ваздушна флота фелдмаршала Хуга Шперле.

3 — Пред линијом Мажино била је група армија „Ц“ под коман-

плављеним појасом. Према томе, најпогоднији пут, који је остајао нацистима, био је напад преко Белгије, преко које је било могуће заузети „холандску тврђаву“ обилазећи је с југа.[1]) Тако се дошло до замисли пробоја код Мастрихта који би се даље развијао преко јужног дела покрајине Лимбург и северног дела покрајине Брабант. У стратегиском погледу овим ударом постизала су се два циља. С једне стране, била би побеђена Холандија, а с друге, немачко Врховно командовање стварало је услове за окружење белгиских армија сконцентрисаних на просторији Анверс, Ган. Ово нас потсећа на 1914 годину. Тада је немачки маневар имао за циљ да обухвати француско лево крило покретом преко Белгије. Маневар 1940 такође је, на истој основи, угрожавао француско лево крило. Само што је напад, који му је послужио као увод, извршен мало северније. Но, уствари, било је велике разлике у механизмима ова два маневра: у нападу 1914 Немци су преко белгиске равнице упутили своје главне снаге; насупрот томе, у походу 1940, Холандија и Западна Белгија биле су само другостепена операциска подручја, а главни удар извршен је на правцу Седана. После победе на Западу замисао овог похода открио је сам Хитлер у свом говору одржаном 19 јула 1940: „Насупрот Шлифеновом плану (примењеном 1914) извршио сам пробој савезничког фронта на Западу наносећи главни удар левим крилом немачких снага које сам ту употребио (фронт Динан, Седан), док сам својим десним крилом (Мастрихт) симулирао супротни маневар“. До које мере је био немачки план овако савршено унапред одређен и да ли је Хитлер заиста, од почетка, имао намеру да савезничким армијама постави клопку привлачећи их у Холандију да би им затим пресекао отступницу пробојем на фронту Динан, Седан? Ствар је историчара да одговоре на ово питање.

дом фелдмаршала Виљема Ритера фон Леба. Састав:

а) 16 армиіа. Командант генерал-пуковник Ернест Буш.
б) 1 армија. Командант фелдмаршал Ервин фон Вицлебен.
в) 7 армија. Командант генерал-пуковник Фридрих Долман.

Независно од ових снага Немци су масирали велики број других дивизија на просторији Келн, Кобленц, које уопште нису биле употребљене. Своју главну ударну групу, групу армија „А“ под командом фелдмаршала Герта фон Рундштета, припремило је за главни удар у правцу југа преко Мезе између Намира и Седана. Немачки план тежио је, како изгледа, да лево крило француско-британских армија одвуче на Северну равницу и у Холандију, тако да изложе свој бок немачком удару преко Ардена.

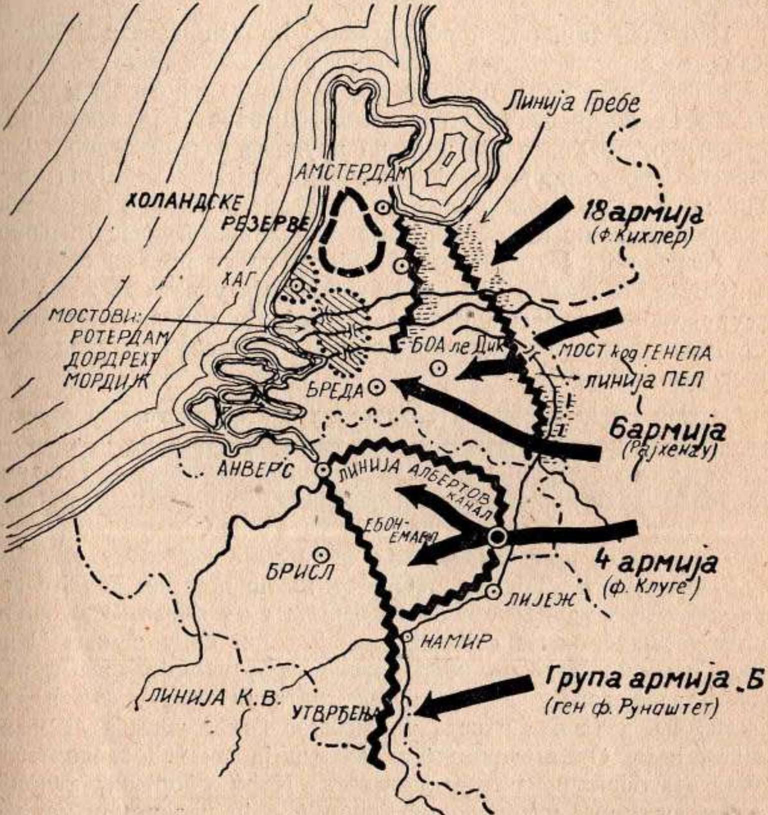
[1]) Под „холандском тврђавом“ ми подразумевамо део ове земље који је најлакше бранити и који се протеже на запад од линије Зојдерско језеро, Утрехт, Горинхем, а затворен је с југа ушћем Мезе и Рајне.

Да се вратимо на саму битку. Холандија није имала знатнијих утврђења на јужној граници са Белгијом. Холандско Врховно командовање рачунало је са одличним природним препрекама на томе правцу, које су сачињавале пространа ушћа Мезе и Рајне. Ове су реке могле да се пређу само на три места, преко великих мостова у Ротердаму, Мордијку и Дордрехту, који су услед тога имали велику стратегиску важност. Дочепати се ових мостова, спречавајући у исто време да се они поруше, било је битно за план немачког напада како на Холандију, тако и на Белгију. Десно крило немачке војске, које би продрло у Лимбург и Северни Брабант било би изложено холандском удару са севера. Целокупне холандске резерве, које су биле распоређене у Централној Холандији, угрожавале би офанзиву у Белгији све док су наведени мостови у рукама Холанђана. Заузимањем ових објеката Немци не само да би отклонили ту опасност, него би тиме омогућили и напад на Холандију с југа, тј. јединим правцем који је дозвољавао да се обухвати и нападне из позадине утврђени систем који је штитио срце земље. Благодарећи ваздушнодесантним трупама, Немци су заиста и успели да муњевито заузму мостове на Рајни и Мези, предупредивши њихово рушење. Предео око ушћа ових река, врло мало испресецан, био је веома погодан за употребу ваздушнодесантних снага. Ротердамски аеродром Валхавен налази се на острву Мезе и реке Вал. Кад се овлада овом авијациском базом, добија се могућност да се ту искрца довољан број јединица за изненадно заузимање два моста у Ротердаму и да се они држе све док немачке армије, које ће пробити линију Пел, не пристигну у помоћ трупама на Валхавену.

Овај план био је изведен са изванредном тачношћу (ск. 2). 10 маја, у 6 часова ујутру, аеродром Валхавен заузели су падобранци. У току идућих неколико дана слетела су многа појачања, како изгледа, 8000 до 12.000 људи. Ни жестока бомбардовања британске авијације у ноћима 10, 11 и 12 маја, ни топови холандске крстарице „Ван Гален" нису успели да аеродром учине неупотребљивим за непријатеља и Немци су убрзо довршили заузимање два моста у Ротердаму.

Холанђани су покушали да пруже огорчен отпор и извршили су један очајнички противнапад потпомогнут ватром две њихове крстарице З. 5 и З. 51. Но тада су ваздушнодесантне трупе увеле у дејство артиљерију која је на чудан начин искрсла из утробе једног шведског теретног брода, који је већ дуже времена био безазлено усидрен у ротердамској луци. У исто време, на граници, немачке снаге пробиле су утврђену линију Пел пошто су прешле Мезу преко моста код Генепа. Говори се да је одбрана овог моста била поверена одреду холандских жан-

дара, који су се у одлучном моменту открили као верни агенти Пете колоне. Било како било, немачке снаге су се пробиле преко Боа ле Дик све до Мордијка и 13 маја навече једна немачка оклопна дивизија ухватила је везу са ваздушнодесантним тру-



Скица 2 — Ваздушнодесантне снаге у Холандији

пама које су дејствовале у области Ротердама. Челне јединице клина припадале су 9 оклопној дивизији којом је командовао генерал Кубицки, који је на свом расположењу имао такође и 256 пешадиску дивизију, као и СС моторизовану дивизију или „Verfügungsdivision".[1]) Немци су заузели мостове у Мордијку и Дордрехту потпуно на исти начин као и мостове у Ротердаму.

[1]) „SS Verfügungsdivisionen" биле су елитне војне формације националсоцијалистичке партије.

Слика борби око Ротердама, Мордијка и Дордрехта коју смо изнели сигурно изгледа понешто збркана. Па како би могло друкчије и да буде, кад је ту учествовало толико различитих делова: морнарица, морнаричка пешадија, пешадија, падобранци и Пета колона?

При свем том, ове борбе свакако ће сачињавати једно од најзанимљивијих поглавља историје рата. Званичне холандске архиве које су о њима прикупљене веома су непотпуне и несређене. То не би требало да нас чуди. Изненађење је заиста било тако велико, да Холандија није ни пружила велики отпор. Услед таквих околности природно је да подаци који су добијени из те земље могу само да нам оцртају поједине догађаје, а не могу да нам пруже преглед операција у целини. Архиве немачког Рајха свакако ће једног дана омогућити да се попуни ова празнина. Сумњамо, ипак, да ће немачка историја успети да нас убеди да сурово бомбардовање Ротердама, које је наредио Кеселринг, може изгледати потомству као једно од најславнијих дела „изабраног народа“.

Немци су искористили ваздушнодесантне снаге и у околини Хага. Акција, коју су извели у овој области, повезана је тесно са оном коју смо описали горе, али је имала други циљ. Подручје Хага било је искоришћено за размештај холандских резерви. Било је потребно да се ове резерве ту блокирају тако да се не могу употребити против немачких снага које дејствују у Ротердаму, Мордијку и Дордрехту. Ово се могло постићи помоћу ваздушнодесантних трупа које би се бациле у ту област. Ове трупе, сем тога, имале би да сеју панику у самом срцу земље. Напослетку, немачко Врховно командовање угрозило би тиме у исто време и везе између Хага, административне престонице земље, и покрајина, а такође и везе холандског Генералштаба са његовим армијама. О појединостима ове акције ми већ располажемо једним драгоценим извором података. Међу обореним непријатељским авионима у току ових борби био је и авион у коме се налазио командант десантних снага, генерал фон Шпонек. На лешу овог официра нађене су неке борбене заповести. Ови документи су права ремек дела немачке војне науке. Поред осталог, они непобитно сведоче да је немачко Врховно командовање предузело много пре најезде све потребне припремне мере за овај поход. Све је било предвиђено да би се осигурао његов успех. Немци су се старали да открију одбранбене мере противника све до најмањих појединости. Они су се у томе послу спустили до таквих детаља, што обара наше класичне навике, да су се интересовали и за ситнице које би ми сматрали да нису важне

или да не могу имати утицаја на војне операције. У том раду узео је активног учешћа и војни изасланик при немачкој амбасади у Хагу. Он је доставио својој влади, у свом извештају од 9 априла 1940, тј. месец дана пре напада, исцрпне и врло карактеристичне податке о навикама и местима становања појединих чланова краљевске породице и врховног команданта холандске војске, генерала Винкелмана.

Сарадња са Петом колоном била је припремљена брижљиво. То се доказује документом названим „Специјална упутства за рад у непријатељској земљи". Право да кажемо, из ових упутстава се види да немачко Врховно командовање није придавало дејству Пете колоне толико важности колико су то тврдиле новине. Тежиште рада тајних организација Рајха у иностранству ограничавало се на шпијунажу и саботажу. Оне нису учествовале у борби. Међутим, и у оваквим оквирима, Пета колона одиграла је своју улогу у походу на Холандију, и то много већу у Хагу него у Ротердаму. Неки званични холандски извештаји тврдили су чак и да су нацисти у својој акцији код моста у Мордијку употребили ваздушнодесантне трупе обучене у холандске униформе. Спремни смо да поверујемо да су Немци овако поступили са неким својим агентима — шпијунима и саботерима — но, тврђење да су тако радили и са читавим борбеним јединицама, не изгледа нам још доказано.

За извођење акције код Хага немачко Врховно командовање одредило је 22 пешадиску дивизију под командом генерала фон Шпонека. Трупе су требале да се пребаце ваздухом у пет тура. Према утврђеном часовном реду три прва таласа нападача слетела су 10 маја, а два остала у току 11 маја. За ово пребацивање било је употребљено 250 транспортних авиона 7 авијациске дивизије. Њихови полазни аеродроми били су Лоденхајде, Падерборн, Липштат, Штормеде, Липшпринге и Верл. Организацију овог ваздушног транспорта, као и одговарајуће ловачке заштите, извршио је генерал Курт Студент из Луфтвафе, уз помоћ пуковника Брунера, официра за везу с авијацијом[1]) из 2 ваздушне флоте под командом Кеселринга, која је била придата групи армија „Б" (фон Бок). Да би се могла што успешније употребити, 22 пешадиска дивизија била је у току зиме 1939—1940 године реорганизована и њено бројно стање и средства смањени на обим изложен у глави I ове књиге. Њој је био придат један батаљон падобранаца. За време напада 22 дивизија

---

[1]) Официри за везу с авијацијом (немачки: Koluft Offiziere) имају задатак да координирају дејства авијације са дејствима снага на земљи.

била је у саставу 18 немачке армије која је била под командом генерала фон Кихлера.

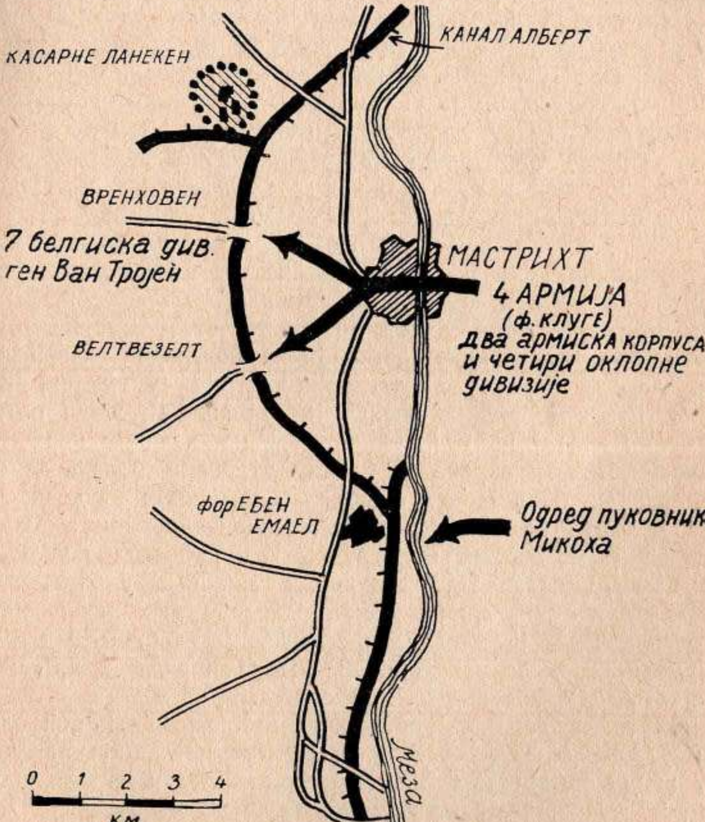
Иако је допринео бржем постизању коначног успеха похода, напад на Хаг ипак је био неуспех у чисто тактичком погледу. Упркос брижљивих припрема нападач није могао да заузме град. Његово дејство имало је за резултат једино уношење нереда у унутрашњост земље, ширења застрашујућих гласова међу народом и, најпосле, као што се могло предвидети, привезивање 1 холандског армиског корпуса за околину престонице.

Чим су осетили да су њихови предњи делови наишли на озбиљан отпор, Немци су одустали, још 10 маја увече, од напада на град. Јединице 22 дивизије, које још нису биле предузеле покрет, биле су задржане и упућене да ојачају акцију код Ротердама. По свему се може закључити да је ова одлука донета тек у току саме борбе, јер је не предвиђа никаква „инструкција" у првобитном плану. Ова измена је сасвим у складу са принципом немачке тактике која се састоји у томе да треба мењати тежиште напада (Schwerpunkt) према ономе месту, ма где то било, где се испољава почетни успех. Исти принцип огледа се и у борбеној заповести издатој 2 батаљону 60 пешадиског пука, у којој се говори само о деловима који се искрцавају у првом таласу. Главнина пука требала је да прими заповест за дејство, саобразно тренутној ситуацији, тек на терену за слетање.

Нацисти су код Хага претрпели тешке губитке. Један авион чим је слетео био је окружен и сви који су били у њему заробљени. Други се разбио при слетању, при чему је погинуло 16 Немаца. Било је много сличних незгода. Сам генерал Студент био је тешко рањен на аеродрому код Валхавена.

Борбе које су се водиле у Холандији не треба разматрати одвојено. Оне су тесно повезане са борбама које су се у то време водиле у Белгији. Немци нису могли да избегну да у областима, које овде разматрамо, не изведу бар један фронтални напад. Уствари, извели су их два, један у Холандији код Ганепа, који смо већ описали, и други у Белгији код Мастрихта. Пробој у Холандији био је уствари подређен фронталном нападу на одбранбену линију Канал Алберт. Тај пробој је имао помоћну улогу у односу на ову другу операцију, омогућавајући Немцима да главне белгиске снаге обухвате са севера. За пробој на Каналу Алберт требало је, разуме се, изабрати најслабију тачку. Она је била у близини Мастрихта, ту где је белгиска одбрана била најближа холандској граници, услед чега није могла да буде заштићена појасом обезбеђења. Извођење операције било је поверено 4 немачкој армији фелдмаршала фон Клуге, која је

у свом саставу имала два армиска корпуса, четири оклопне дивизије, неколико дивизија моторизованих и СС. Канал Алберт претстављао је природну препреку за тенкове. Прелажење преко овог канала било је могуће преко два моста, један у Вренховену и један у Велдвезелту, који су били изложени фланкирној ватри фора Ебен Емаел. Дакле, Немци су прво требали да савладају ово утврђење (скица 3).



Скица 3 — Борба за Ебен Емаел

Око ове епизоде битке за Холандију, испрела се читава легенда. У њој се говори о неком подземном тунелу помоћу кога су нацисти, вођени од шпијуна, продрли у утврђење. Такав је

тунел заиста постојао у времену кад је утврђење грађено, али је већ одавно затворен и затрпан. Истина коју ћемо изнети о заузимању Ебен Емаела у исто време је једноставнија и сложенија. Главни задатак утврђења, чија је посада бројала 1200 људи, био је да осигура запречну ватру на излазима са мостова Вренховена и Велдвезелта. Друге ватрене тачке, наоружане лакшом артиљеријом и митраљезима, фланкирале су прилазе ка самом утврђењу. Постојала су дубока склоништа за заштиту људства у случају потребе. Напослетку, подземне галерије спајале су међусобно разне делове фора, који је надвишавао ниво Канала Алберт за 160 стопа. Да видимо, без улажења у појединости, на који је начин подлегло једно такво потпуно модерно утврђење, као што су подлегла и многа друга њему слична на западном фронту, још модернијем начину напада.

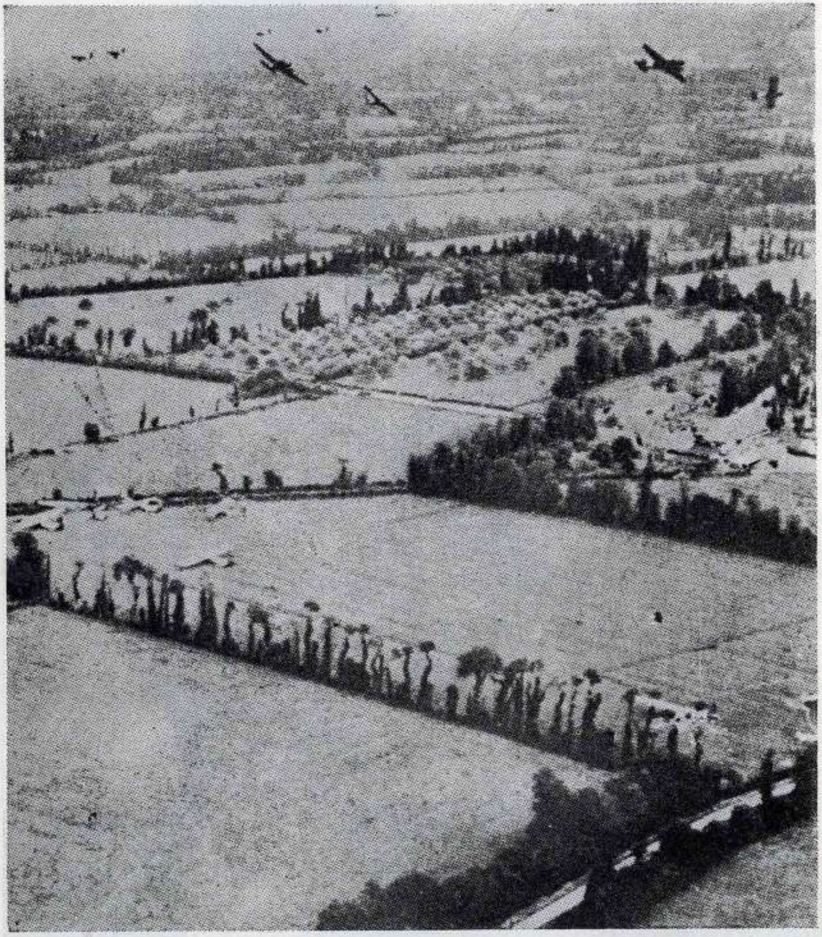
Немачка обавештајна служба располагала је свим плановима утврђења. У току зиме 1939—1940 у Немачкој је изграђена тачна његова копија. На њој су нападачи припремили у свим појединостима и понављали напад све дотле док није постигнута сигурност извођења без грешке.

У раним јутарњим сатима, док је још било потпуно мрачно, известан број једрилица слетео је на надградњу фора Ебен Емаел. Авиони који су их теглили пустили су их још изнад Немачке. Свака једрилица носила је најмање 10 људи потпуно опремљених за тај подухват и снабдевених великим количинама експлозива. Кад су сирене за узбуну утврђења почеле да одјекују кроз ноћ, било је већ сувише касно. Немци су доспели до купола и многе од њих разориле експлозивом, док су у цеви топова, да би их онеспособили за дејство, непосредно убацивали ручне бомбе. Дизалице за доношење муниције у артиљериске каземате биле су на сличан начин разорене или онеспособљене за кретање. Тако је целокупна артиљерија фора Ебен Емаел била убрзо ућуткана и онеспособљена да и даље држи под ватром мостове Вренховена и Велдвезелта.

Командант фора, мајор Јотранд, затражио је помоћ од суседних утврђења. Тада су форови Понтис и Баршон почели да гађају горња постројења Ебен Емаела, но један напад „штука" учинио је да они ускоро прекину ватру.

Нешто мало касније стигли су транспортни авиони изнад Ебен Емаела и избацили на њега нове трупе. Немци који су се искрцали са првих једрилица под командом поручника Вицинга, као и пристигла појачања, ускоро се нађоше у недоумици. Седећи на куполама утврђења они су узалуд очекивали белгиски противнапад. А противнапада није било из разлога што су у исто време постигле успех и остале немачке снаге, које су пре-

Амерички подофицир падобранац спреман да ступи у акцију. У рукама држи помоћни падобран који ће употребити ако му се леђњи падобран не отвори. Гасмаска закачена му је на левој нози; торбица у којој су личне ствари, шаторско крило са кочићима, непромочиви огртач и оброци хране, обешена је спреда. Карабин је између помоћног падобрана и груди. Џепови падобранског комбинезона напуњени су ручним бомбама, оброцима хране, резервном муницијом, ужадима и другим потребним прецметима. Сваки падобранац носи око 34 кг опреме која је довољна за његове потребе у току најмање 48 часова.



На дан „Д“, 6 јуни 1944, једрилице које отпуштају авиони реморкери С. 47 9 америчке авијациске транспортне групе, слећу на сваку слободну пољану у Нормандији, да би искрцале падобранце и ваздушнодесантну пешадију позади немачких линија у Француској. У ваздуху авиони реморкери окрећу ка Енглеској да довуку нове једрилице.

шле у напад тачно у моменту кад су почели да се спуштају први падобранци.

Четири инжињериске и две пешадиске чете са придатим противтенковским топовима и другим тешким пешадиским наоружањем примиле су задатак да се искрцају на западној обали Мезе испред утврђења. Оне су покушале најпре да пређу реку у гуменим чамцима, но биле су, са тешким губицима, одбијене ватреном снагом каземата утврђења, који још није био онеспособљен дејством падобранаца. Тада је пуковник Микох, који је руководио овим нападом, поставио на положај наспрам каземата противтенковске топове 37 мм и непосредним гађањем у топарнице ућуткао топове каземата. После тога извршен је прелазак на леву обалу реке. Канал су, међутим, Немци прешли још касније, и њихови делови ушли су у само утврђење тек следећег дана, 11 маја 1940 између 5 и 6 часова ујутру. Додир са ваздушнодесантним трупама поручника Вицинга најпре је ухватило једно пешадиско одељење под командом подофицира Портштефена. После њега стигло је 7 до 8 пешадиских чета. Ускоро за тим пронео се глас: Немци су продрли у фор. Тада је отпор бранилаца престао и мајор Јотранд је капитулирао 11 маја у 12,30 часова. Тако је акција крунисана успехом. Да се нападач придржавао класичних метода, које су биле у примени у току Првог светског рата, напад на утврђење изискивао би сигурно много више средстава, људи и материјала. Пре извршења самог јуриша свакако би била извршена дуга и скупа артиљериска припрема.

Напад на фор Ебен Емаел Немци су извршили једино зато да би овладали са два моста, у Вренховену и Велдвезелту, преко којих су њихове две оклопне дивизије имале да пређу на другу обалу канала. И овде, као што смо већ изнели за мостобране у Холандији, за нападача је било битно да мостове заузме нетакнуте. Командно место које је имало задатак да, с белгиске стране, обезбеди рушење мостова, било је смештено у касарнама Ланекена. Да би парализали његов рад, Немци су једрилицама спустили ваздушнодесантне делове који су прекинули везе између КМ и јединица које су имале задатак да бране ова два прелаза. Страже код мостова биле су изненађене у својим склоништима и уништене у првим јутарњим часовима. Тако је непријатељ, који је прешао холандску границу 10 маја у 5 часова ујутру, успео, такође, да, неколико часова касније, пређе и белгиску границу, њена утврђења и препреке.

Белгијанци су узалуд покушали да поврате два изгубљена прелаза. Њихова 7 дивизија, под командом генерала Ван

Тројена, пружала је на томе сектору отпор у току 36 часова. Но, како је непријатељ непрестано повећавао притисак и све већи број падобранаца угрожавао њихову позадину, белгиске снаге нису имале другог излаза него да се повуку на свој други одбранбени положај, линију К-В од Анверса до Намира. Посматрано у целини, опсада фора Ебен Емаел остаће један од најпоучнијих догађаја Другог светског рата. Она обележава једну од епизода оног муњевитог марша који су извршиле немачке армије преко Холандије и Белгије, коме нема равног у прошлости. Разуме се, у току 1940 године на Западном фронту нису ваздушнодесантне трупе само овде употребљене, али оне нису никад дејствовале у тако добро брањеној зони и која би у тактичком и стратегиском погледу претстављала тако велику важност.

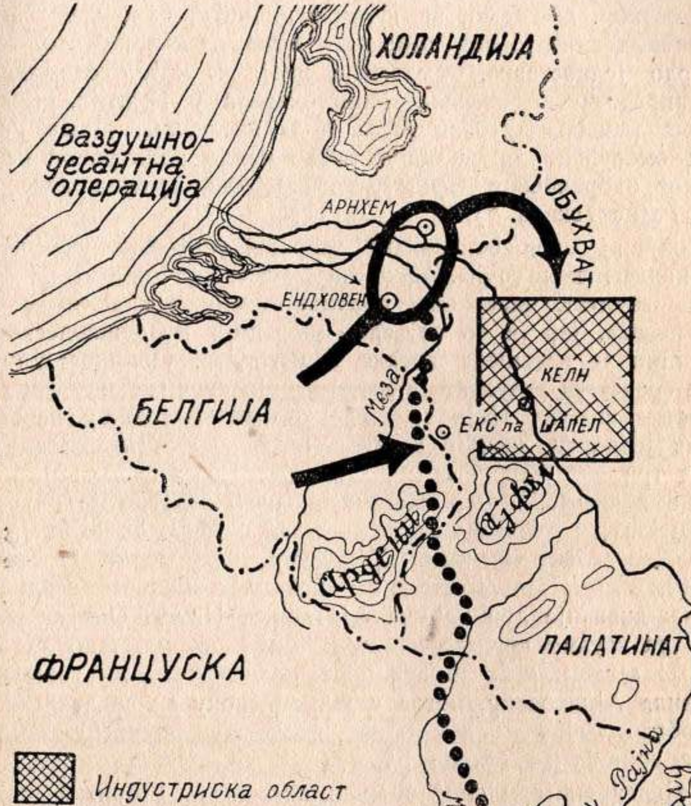
Употреба ваздушнодесантних трупа није се више поновила у истом обиму у току првог похода у Француској. Веома је вероватно да Немци, после борби које смо описали, нису имали више ваздушнодесантних јединица. Ако се нисмо преварили у процени да је Вермахт 1939 располагао са три падобранска пука, онда можемо претпоставити да су ова три пука била употребљена у току 1940, и то два у Холандији и један у Белгији.

Непријатељ је, ипак, умео да до краја одржи утисак несигурности коју је успео да постигне у противничким војскама. Падобранци, шпијуни и саботери — стварни или уображени — ширили су панику. Зар се не тврди да су у неким областима, у циљу обмане, биле бацане лутке са падобраном? Једна ствар је сигурна: утвара падобранаца прогонила је све духове. Сви су их видели како падају, сваки незнанац био је сумњив, а наводе се случајеви где су савезнички официри и војници, некипут доносиоци важних заповести, били хапшени од стране француских војних власти. Битка на Западу ускоро се претворила у расуло савезничких снага.

У првом делу овог поглавља размотрили смо три значајне акције: напад на холандску престоницу Хаг, заузимање прелаза на ушћу Рајне и Мезе и освајање Ебен Емаела. Две последње јасно су потврдиле да и релативно слабе падобранске јединице, кад се вешто употребе, могу да даду одлучан допринос брзом постизању крупних решења. Ове јединице заиста су сачињавале основу муњевитог успеха, коју је постигао Вермахт у бици у Холандији 1940.

Четири године касније, 1944, када су британске армије напредовале кроз Холандију гонећи немачке армије које су се повлачиле, ваздушнодесантне снаге имале су да одиграју на истим бојиштима, но овај пут са стране Савезника, видну улогу.

Исто као и маневар армије Рајха у току првог похода на Западу, брзо напредовање, које су Британци извршили после своје победе у Нормандији, дуж обале Ла Манша према Белгији и Холандији , било је саставни део потпуно одређеног и логичног стратегиског плана. Земљиште је било исто оно којим су 1914 и 1940 немачке армије продрле у Француску и покушале



Скица 4 — Улога савезничких ваздухопловних трупа у стратегиској замисли битке у Холандији 1944 године

да униште њене армије обухватом њиховог левог крила. Њима је заиста тај пролаз за најезду, коју чини белгиска равница, омогућио да се развију ка западу несравњено лакше, него што би то могли кроз теснаце Шварцвалда и долине Мозела, или преко узаних прелаза на Рајни. Не треба да нас чуди што су те исте географске околности одредиле, са друге стране, стратегију савезничких армија, које су тежиле да овладају Западном Немачком. Обновити на истом земљишту, само изводећи их у супротном смислу, оба претходна немачка похода, ето, то је била врло једноставна, стратегиска идеја на којој се заснивало брзо напредовање генерала Монтгомерија у Белгији. Крајњи циљ овог маневра требало је да буде прелажење Доње Рајне, што би омогућило да се обиђе десно крило целокупног непријатељског одбранбеног поретка, распоређеног дуж немачке границе и Рајне (скица 4).

Покушај овог обилажења извршен је смело, уз учешће ваздушнодесантних трупа. Иако није постигнут очекивани стратегиски резултат, ипак, овај подухват заслужује да му се поклони пажња, јер је то највећа операција ваздушнодесантних трупа, која је извршена досада у историји. Обимност употребљених средстава резултат је напора који су чињени у току четири ратне године. Није се више радило о бацању неколико слабијих јединица, него о ваздушном десанту читаве једне армије од три ваздушнодесантне дивизије: 1 британске, 81 и 101 америчке дивизије.[1]) Цео савезнички план зависио је од брзог преласка Мезе и рукаваца Рајне — Вала и Лека, од којих је сам претстављао велику препреку. У недељу после подне, 17 септембра 1944, у сред дана, слетеле су енглеске и америчке ваздушнодесантне дивизије дуж друма Ајндховен, Нимег. Оне су имале задатак да заузму прелазе на овим трима рекама, тако да би 2 британска армија, која је већ била прешла белгиску границу и подилазила Ајндховену, могла у једном скоку да се дохвати северне обале Рајне и тако пређе последњу препреку која је штитила срце Рајха (скица 5).

Најистуренија у овој операцији била је 1 британска ваздушнодесантна дивизија. Она је била искрцана код Арнхема, на десној обали Лека, где је требала да успостави јак мостобран. Њен задатак био је да се ту чврсто држи у одбрани, док су америчке снаге, посејане дуж друма Ајндховен, Нимег, Арнхем, имале задатак да очисте од сваког непријатељског отпора гра-

[1]) Два месеца касније, децембра 1944, 101 америчка ваздушнодесантна дивизија поново се истакла у одбрани Бастоње за време офанзиве коју је отпочео фон Рундштет у Арденима.

дове и села на том правцу. На тај начин, требало је да се отвори широк пролаз у који би се сручила целокупна маса оклопних дивизија генерала Монтгомерија, које би потом јурнуле с оне стране река у широке и добро пролазне равнице Северне Немачке.

Скица 5 — Дејство ваздушнодесантних снага у Холандији
17 септембра 1944

Међутим, после пораза у Нормандији и тешког повлачења из Француске и Белгије, непријатељ је био добио потребно време да у Холандији поново прикупи последње снаге за одбрану. Ове снаге пружиле су огорчен отпор плану Монтгомерија. На место широког и сигурног пролаза који би водио преко Рајне од Ајндховена до Арнхема, успостављен је и у току неколико дана одржаван само узан и несигуран пут од Ајндховена до Нимега који се даље потпуно губио остављајући на тај начин ваздушнодесантну дивизију која се борила око Арнхема потпуно одвојену од главних снага на земљи.

Једрилице 101 дивизије слетеле су, већ првог дана, 17 септембра, између места Зон и Сент Еденроде. Ово искрцавање,

за чудо, наишло је на врло мало отпора. Ватра ПАО била је прилично јака, али, кад су већ трупе биле на земљи, све је ишло лако. Издржало се нешто мало митраљирања, али није било артиљериске ватре, ни мина изненађења, нити иједно минско поље на кољу против једрилица. Како изгледа, Немци нису на овом месту очекивали напад ваздушнодесантних трупа.

Последња трећина ваздушнодесантних снага, 82 америчка дивизија, спустила се у исто време код Нимега, на јужном рукавцу Рајне, који Холанђани називају река Вал. Мост који је саграђен на овом месту, са својих 580 метара дужине, један је од највећих у Европи. Било је од врло велике важности за Савезнике да га заузму пре него што га непријатељ поруши. Искрцаним снагама требало је готово цео дан да заузму Нимег. Мост им још није био пао у руке, јер се налазио у северозападном предграђу. Немци су одавно имали намештен уређај за рушење, али су се решили да изврше паљење тачно у тренутку кад савезнички тенкови наиђу на мост. Међутим, док су се тенкови на јужној обали отворено, у циљу обмане, приближавали мосту да би тиме привукли пажњу непријатеља који их је осматрао са супротне обале, дотле је један одред ваздушнодесантних трупа прешао реку нешто даље, заузео на јуриш северну обалу, затим обишао одбрану моста и ускоро је напао с леђа.

За то време дивизија код Арнхема била је у тешком положају. Она је очекивала да је смене британске снаге, но, нажалост, нада јој је била узалудна. Њени делови који су били овладали мостом преко Лека држали су га извесно време. Најпосле су га напустили док је још цела једна јединица остала у борби на северној обали реке. Узалуд су ваздушним путем слата појачања, муниција и намирнице овој окруженој јединици. Немци, чије је тежиште одбране било код Арнхема, успели су упркос свему да је савладају.

Кад су истакнути делови на северној обали морали, на крају да се пробију ка јужној обали, њихов положај био је тако тежак да су могли да евакуишу само људство које је још било способно. Рањеници су остали на бојишту, а преко реке им је упућено допунско особље Црвеног крста, док је још водила борбу једна мала заштитница која је штитила повлачење.

Таква је укратко историја операција ваздушнодесантних трупа на западном попришту све до краја 1944 године. За неуспех првог покушаја преласка Рајне не могу се окривљавати савезнички команданти. Да је подухват успео, нова и врло велика победа овенчала би њихове заставе. То би утицало на цео кас-

нији развој догађаја и рат би био, без икакве сумње, знатно скраћен.

Требало је сачекати пролеће 1945 да би се, овај пут коначно, форсирала река Рајна, која је штитила Рајх са запада. У овој последњој операцији морале су да буду употребљене и многобројне ваздушнодесантне снаге. Но, подробније изучавање њихових дејстава не би било од већег интереса, јер изгледа да у овој прилици Савезници нису завели неке важније тактичке новине.

Глава трећа

ПОХОД НА БАЛКАН И КРИТ

8 априла 1941, у 05,45 Немци, масирани у Бугарској, прешли су грчку границу. Линију Метаксас, која је штитила границу, браниле су само три грчке дивизије. Немачким снагама командовао је фелдмаршал Виљем Лист. Он сам је изабрао баш овај сектор за напад своје 12 армије.[1]) Три армиска корпуса којима је располагао били су подељени у пет колона. Свака колона нападала је одвојено, дуж једне од планинских долина, којима се реке Југославије и Бугарске сливају у Јегејско Море. Од ових пет колона, за наш предмет од интереса је само једна, и то колона генерала Бема која је нападала долином Струме кроз Рупелски Теснац. Изгледа да је она употребила приближно једну чету падобранаца, која је добила задатак да нападом из позадине растроји везе одбране. Овај подухват није имао успеха, јер је већи део чете побијен, а остатак заробљен.

Ваздушнодесантне трупе нису више ступале у акцију све до последње фазе Балканског похода, уствари, све до евакуације савезничких снага из Грчке. Али зато су оне у овој последњој операцији одиграле нарочито сјајну улогу. То је било у вре-

---

[1]) Почетни распоред немачких армија у Балканском походу био је следећи:

а) 2 армија (генерал-пуковник Максимилијан фон Вајкс) концентрисана у Јужној Аустрији и Јужној Мађарској и ојачана јединицама мађарске војске;

б) 12 армија (генералфелдмаршал Виљем Лист), састава:

— XXII корпус (генерал-пуковник Евалд фон Клајст) концентрисана у Јужној Румунији и Северној Бугарској;

— XL корпус (генерал коњице Георг Стиме) прикупљен у Западној Бугарској;

— ? корпус (генерал Франц Беме) у Јужној Бугарској.

Авијациска подршка била је поверена 2 ваздухопловној флоти (Кеселринг) и 4 ваздухопловној флоти (Лер).

мену кад су се савезничке снаге повлачиле ка Атици, водећи непрекидно упорне заштитничке борбе. Оне су се 24 априла 1941 задржале на линији Термопили, Итеа, (скица 6). Тада су Немци предузели мере да их угрозе са оба бока. С једне стране генерал Беме искрцао је 25 априла неколико одреда једне моторизоване дивизије на острво Евбеју. Са друге стране генерал Стиме брзо је напредовао са својим колонама ка Јањини и Агриниону. Према освештеној немачкој традицији, ова друга операција имала је двоструки циљ. Прво, да омете савезничким снагама евакуацију из Грчке и, друго, да успори њихово повлачење преко Коринтског Мореуза и Пелопонеза.

Скица 6 — Борба код Коринтског моста

У надирању према Јањини и Агриниону на челу је била моторизована дивизија „SS Leibstandarte Adolf Hitler“. За шест дана, под тешким борбама, она је прешла после Јањине планинску област Пинда и 26 априла стигла у Агринион. Следећег дана један „Sturmregiment“, тј. јуришни пук, на једрилицама, под командом генералмајора Евгена Мајндла и 2 падобрански пук, „Fallschirmjägerregiment“, под командом пуковника Штурма, били су бачени у непосредну околину моста код Коринта. Ова два пука припадала су XI авијациском корпусу генерала Сту-

дента. Као и код већине оваквих акција, претходно је извршено жестоко бомбардовање из ваздуха. Затим су стигли Јункерси 52 ваздушнодесантне ескадриле бр. 1 (Luftlandegeschwader), теглећи транспортне једрилице са ваздушнодесантним јединицама. Многе јединице пале су у Коринтски Канал, али остале су успеле да са својим тешким наоружањем поседну одређени положај. После кратке борбе заузеле су мост. Тај мост је био једина веза између Грчке у ужем смислу и Пелопонеза. Немци су тврдили да су овом приликом запленили велике количине материјала, а касније су објавили и да су њихове ваздушнодесантне трупе заробиле 900 Британаца и 1450 Грка, међу којима и команданта армије Пелопонеза.

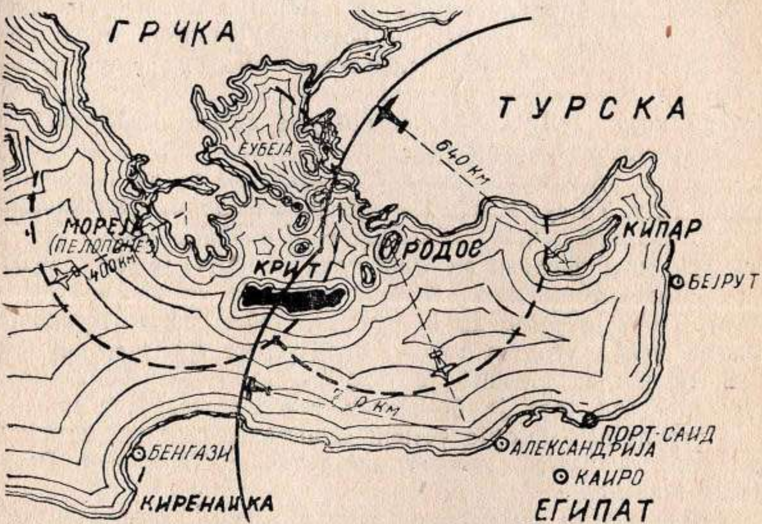
Истовремено је дивизија „SS Leibstandarte Adolf Hitler" била пребачена преко Коринтског Залива у близини Патраса. Напредујући нагло, паралелно са северном обалом Пелопонеза, она је брзо дошла у додир са ваздушнодесантним трупама код Коринта. Друге моторизоване колоне вршиле су још гоњење према Науплиском Заливу, непрестано тукући савезничке трупе које су се повлачиле у том правцу ради укрцавања на бродове.

Епизоду код Коринта треба сматрати за сјајан успех Вермахта. Успех тим већи што је он за победиоце значио не само знатан добитак у времену, већ и велику уштеду у средствима, муницији, погонском гориву и материјалу свих врста. Да фелдмаршал Лист није употребио вавдушнодесантне трупе, битка за Пелопонез могла се отегнути више седмица. На тај начин, употреба ваздушнодесантних трупа показала се као много економичнија него вођење борбе по старом начину.

Убрзо после освајања Грчке, извршен је напад на Крит. Са гледишта историје ваздушнодесантних трупа, овај напад изгледа нам најзанимљивији од свих који су изведени на било ком ратном попришту. За време паузе од 12 месеци која је одвајала први поход у Холандији од оног на Балкану, Немци су грозничаво радили на развоју и повећању својих ваздушнодесантних снага. Но, они у овом времену нису припремали Критску операцију, јер ово острво није могло да буде у њиховом првобитном плану, него су они у ваздушнодесантним снагама гледали средство помоћу кога ће једног дана да изведу инвазију на Британска Острва. И тако, док су у Холандији употребили свега неколико хиљада падобранаца, у Критску битку могли су да баце ваздушнодесантне снаге од 25.000 до 30.000 људи.

А како би друкчије и могли извести ову операцију? Немајући довољно поморских снага, они су могли да прибегну једино ваздушном путу да би извршили пребацивање својих трупа и да у

једном јединомъ скоку пређу џиновски јаз од 160 километара који дели острво Крит од континенталне Грчке. Подухват је, без сумње, изгледао смео и ризичан. Показало се, међутим, да нападач има врло велике предности, нарочито у последњој фази битке. Немачке експедиционе снаге ослањале су се на ваздушни транспорт и ваздушне саобраћајне линије, док су британске снаге остале зависне од поморских транспортних линија успостављених између острва и велике Александриске Луке. Ове транспортне линије, као уосталом и све савезничке поморске снаге које су дејствовале у критским водама, биле су изложене непријатељским бочним нападима са италијанских острва Додеканеза (скица 7).



Скица 7 — Полупречници ваздушног дејства у Критској битци

За оба противника Крит је имао велику стратегиску важност. То је кључни положај Источног дела Средоземног Мора. Ако би био у рукама Британаца, они би могли, ослањајући се на њега, проширити своје поље ваздушног дејства на целу јужну половину Балкана као и на Јужну Италију и Јегејско Море, а тако исто искористити га као ослонац за офанзиву на Балкан. Насупрот томе, у рукама Немаца ово острво било би заштитна брана Јегејског Мора и Југоисточне Европе, као и прворазредна авијациска база за угрожавање Египта и Суецког Канала. Није било никакве сумње да ће сукоб бити врло оштар.

Први контингент Британаца искрцао се на Крит новембра 1940. Он је бројао око 7000 људи. На острву се такође налазила и једна грчка дивизија, но она је касније повучена ради употребе у борбама на Балкану. На тај начин, ако се не узме у обзир 7 батаљона нових регрута који су били у гарнизонима, Крит је једно време био без грчких борачких јединица.

После слома грчког отпора неки делови грчке војске и део британских експедиционих снага били су евакуисани на острво. Ове су трупе изгубиле на континенту већи део свог тешког наоружања и располагале су готово само личним наоружањем.

Појачана овим деловима британска одбрана бројала је око 28.000 људи, не рачунајући ту Грке. О озбиљном снабдевању ових трупа није могло бити ни говора. Главни британски штаб на Средњем Истоку потрошио је материјал и храну из својих складишта за време Балканског похода. Уосталом, вероватно је, да би пропао сваки покушај са његове стране да попуни резерве на острву. Мали број бродова могао би да успе да пробије блокаду коју је Луфтвафе, базирајући се на континенту, већ вршила у критским водама.

Важне стратегиске тачке Крита налазе се на његовом западном делу. То су: Малеме — главни аеродром, град Канеја — административни центар, затон Суда — најбоља лука у којој се могу усидрити бродови од 7000 тона и која је по важности далеко изнад друге луке, Хераклиона, која се налази више ка истоку. Било је јасно да ће одбрана ових разних тачака бити отежана услед губитка готово целокупних транспортних средстава. Покретљивост која је тако важна у рату, била јој је одузета. Услед тога је британски генерал Фрајберг морао од својих трупа да образује четири самостална сектора, који су се поклапали са четири најосетљивије тачке: Хераклион, Ретимо, Суда и Малеме.

Немци су отпочели своје прве припреме за напад на Крит одмах после завршетка похода на Балкан. Мобилисали су све способне људе на Пелопонезу и употребили их за радове на припремању аеродрома. На ове аеродроме пребачен је брзо већи део немачке авијације из Бугарске. Британци су, наравно знали за припреме непријатеља, које је он вршио на авијациским базама које су неколико седмица раније припадале РАФ-у (Royal Air Force — краљевском ваздухопловству). Напад на Крит отпочео је 20 маја са аеродрома Дадион, Коринт, Тополиа, Мегара, Танагра, Фалерон и Елеувис. Он није ни у ком погледу могао бити изненадан. Још 18 маја извађена су из мора два пилота једног обореног немачког авиона. На саслушању они су изјавили да је 20 мај дан почетка операције.

Немачко Врховно командовање применило је у овој бици тактичке поступке који су уобичајени приликом прелаза река: најпре се изненада заузму мали мостобрани, затим се заузете површине проширују све дотле док се не овлада довољном основицом за дејства који укључује и један аеродром. Затим следе главнина снага која је већ снабдевена свим потребним тешким наоружањем и опремом и која приступа обезбеђењу и проширивању почетног успеха.

Као у свим својим великим операцијама, а према једном обичају који им је драг, Немци су дали тајни назив својим припремама за напад на Крит. То је била операција Меркур. Командовање је било поверено фелдмаршалу Листу. Он је руководио операцијом са свог позадинског КМ, које је било у Атини. У колико смо могли дознати у фон Листовом борбеном распореду, према немачким документима којима сада располажемо, биле су следеће јединице:

1) **Ваздушнодесантне снаге:**

а) XI ваздушнодесантни корпус генерала Студента;

б) Јединице 3 и 5 брдске дивизије под командом генерала Рингела.

2) **Авијација за подршку:**

4 ваздухопловна флота генерала Лера. Њен тачан састав није познат, али је сигурно да је обухватала 8 авијациски корпус под командом генерала Волфрама фон Рихтхофена.

3) **Ваздушна транспортна средства:**

12 до 14 транспортних ескадрила са 650 до 700 авиона, већином типа Јункерс-52, под командом генерала Конрада.[1])

Према првобитном немачком плану, трупе фон Листа требале су да се спусте једновремено на три разне тачке острва. Сообразно томе биле су подељене на три дела (скица 8):

а) група „Комет“ која је требала да се спусти на западу;

б) група „Марс“ у центру;

в) група „Орион“ на истоку.

Уствари, највећи део снага слетео је на западном делу острва док су у области Ретимо и Хераклиона извршена само помоћна слетања. Пошто су се борбе на западу развијале по-

---

[1]) Генералмајор Герхард Конрад (стар 46 година) био је официр у Првом светском рату, а затим је служио у Рајхсверу. Оспособивши се за инжињера 1931, ускоро је постао најбољи немачки стручњак за једриличарство. За заслуге у бици у Холандији добио је гвозден крст првог реда. Постао је командант ваздушне транспортне флоте ваздушнодесантног корпуса.

вољније, Главно немачко командовање закључило је да треба ту образовати тежиште. Сообразно томе био је измењен почетни распоред и сви расположиви делови били су употребљени за ојачање западне групе. Ово потпуно одговара немачкој тактици премештања тежишта.

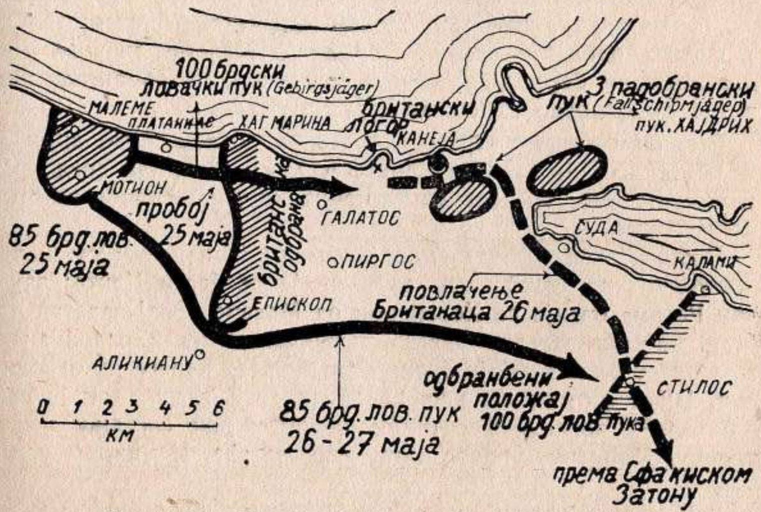
Борбе су отпочеле у области Малеме чији су отсек држале две британске бригаде. Главни напад почео је жестоким и дугим бомбардовањем, које је присилило браниоце да се заклоне. Из-

Скица 8 — Почетни распоред и циљеви у Критској бици

над просторије за слетање браздали су небо разни типови авиона: Месершмити 109 и 110, Јункерси 88, Дорние 215, који не само да су бацали бомбе, него су и брисали земљиште митраљеским рафалима. Уместо да се спусте падобранима, Немци су слетели помоћу 75 до 100 једрилица које су теглили и у одређеном моменту пуштали бомбардери. Овим поступком нападач је постигао надмоћност како у тактичком, тако и у техничком погледу. Браниоци су се уствари, били припремили да се супротставе спуштању падобранима, а нису предвидели могућност масовног напада ове врсте. У том погледу њихово изненађење било је неоспорно. Тако је успео да слети први немачки одред јуришног пука под командом генерала Мајндла. Одмах после слетања делова на једрилицама, почели су на терен да стижу први транспортни авиони, већином Јункерси 52. Они су искрцавали трупе у узастопним таласима. Упркос озбиљних губитака (сам генерал Мајндл био је тешко рањен и команду је одмах примио пуковник Рамке) Немци су успели да убрзо уведу у борбу своје тешко наоружање и да паралишу одбрану. Касније, под удвојеном заштитом бомбардовања из ваздуха и ватре са земље првих

искрцаних делова, слетело је неколико одреда 1 падобранског пука, митраљеских водова и противавионских ваздушнодесантних јединица. За време док је бранилац био прикован за земљу, непријатељ се напослетку учврстио у два мостобрана, један западно и један источно од аеродрома код Малеме. Таква је била ситуација на овом отсеку навече првог дана, 20 маја 1941.

Следећег јутра аеродром је постао нека врста „ничије земље“ између два противника. Луфтвафе је продужила са суровим бомбардовањем, а после подне Немци су, без обзира на губитке, упућивали нова појачања. То су били први делови брдске дивизије — јединице 85 брдског пука. Немачко Врховно командовање одлучило је да од тог тренутка потпуно пребаци тежиште на ову западну област острва. Ту су, дакле, имале да се употребе снаге генерала Рингела. Пребацивање јединица 85 брдског пука вршено је помоћу транспортних авиона. Многи Јункерси слетали су на крај терена, у речно корито. Велики број авиона разбио се о земљу. Да би спречили слетање, Британци су извукли на положај артиљерију, но, њихови покушаји били су узалудни. Ватрене положаје њихових топова, а то су већином била стара оруђа заплењена од Италијана, брзо је открила Луфтвафе. Обрушавајући бомбардери зачас су ућуткали ове батерије. У то време једна немачка колона отпочела је продирање ка Галатосу. Њу су одбили Новозеланђани после трочасовне огорчене борбе. Тако се завршио други дан борбе код Малеме (скица 9).



Скица 9 — Борбе у области Малеме — Канеја

22 маја Британци су извршили противнапад. Они су продрли све до ивице аеродрома, али су напослетку морали да се повуку услед све јачег непријатељског дејства из ваздуха и на земљи. Други њихов офанзивни покушај био је угушен још у зачетку дејством једног немачког ваздушнодесантног батаљона под командом капетана Герике. Ускоро су Немци заузели место Малеме и почели да продиру према боку Британаца. Новозеланђани су морали да се повуку према Галатосу и да поседну линију висоравни од Хаг Марина ка Епископу и Аликиану. У току три следећа дана Савезници, ојачани једном новозеланђанском дивизијом и једном од Казијевих аустралијанских бригада, одржали су се на овом положају но, како је аеродром код Малеме већ био ван домашаја британске ватре, Немци су имали пуну слободу да на њега упућују нова појачања. Тако су пристигли једно за другим делови 100 и 143 брдског пука, затим јединице мотоциклиста, јединице пољске и противтенковске артиљерије и напослетку противавионски топови. На тај начин, непријатељ је могао успешно да повећа свој притисак на сектору Галатоса. Сем тога, трупе које је он нападао с фронта биле су у исто време угрожене и из позадине. Наиме, у исто време кад је почињао напад код Малеме, немачке ваздушнодесантне трупе биле су спуштене и у околони Канеје. То су биле јединице 3 падобранског пука које су имале задатак да неутралишу енглески гарнизон који је био западно од града и, по могућству, да заузму сам град. Под оваквим условима положај Савезника на линији Хаг Марина, Епископ, Аликиану, није могао бити нарочито повољан, јер док су с фронта одбијали немачке нападе од Малеме, њихова непосредна позадина борила се са падобранцима 3 падобранског пука, којим је командовао пуковник Хајдрих.

Северним делом острва, упоредо са обалом, води друм дугачак 75 миља који везује Канеју и Хераклион. На средокраћи се налази Ретимо, то јест друга тачка коју су Немци изабрали за искрцавање.

Њихова намера овде била је сасвим јасна. Они су желели да прекину везу између две најважније обаласти Крита: заузимањем Ретима одваја се Хераклион од Малеме. Овај задатак примило је на себе хиљаду двеста падобранаца из 2 падобранског пука. Они су били слабије среће него њихове колеге на западном отсеку. Шест стотина од њих заробили су Енглези, док је генерал Сисман[1]) погинуо несрећним случајем при слетању његове једрилице. Међутим, упркос свих ових недаћа, Немци су успели

[1]) Генерал-лајтнант Сисман (стар 51 годину) командовао је у Норвешкој 1940 године.

да заузму манастир Ретима. Ова стара зграда грађена као тврђава, омогућила им је да доминирају обалским друмом и да прекину сваки саобраћај. Британци су више пута узалуд покушавали да избаце непријатеља из ове тачке. Борбе око манастира примиле су готово карактер опсаде. Опсада је морала ускоро да се прекине услед опште ситуације, а нарочито услед све горег положаја савезничких снага у области затона Суда. На отсеку Ретимо борбе су потпуно престале 29 маја.

Трећи мостобран, односно ваздушни мостобран, био је успостављен у Хераклиону. Ову луку, другу по важности на острву, а тако исто и град, најважнији после Канеје, бранио је гарнизон релативно добро опремљених британских батаљона који су припадали пуковима „Black Watch“, Jork, Lenkestar, Lester и „Argylls“. Изгледа да је генерал Фрајберг очекивао да ће главни напад бити извршен на ову тачку. За слетање у Хераклиону Немци су применили исту тактику као и код Малеме, али су претрпели тако тешке губитке, да и поред највећих напора нису могли да заузму аеродром. Снаге нападача на овом отсеку сачињавао је већи део 1 падобранског пука (чији су неки делови, као што смо видели, били већ у дејству на отсеку Малеме) и неколико митраљеских јединица, као и противавионске артиљерије, све под командом пуковника Бројера.

Борбе код Хераклиона беснеле су све до 28 маја. На крају тога дана, под заклоном ноћи, Британци су прекинули борбу и повукли се ка југу. Ово њихово отступање, као ни оно код Ретима, није проузроковано притиском непријатеља. Оно је било последица једног обавештења Адмиралитета које је јављало да се евакуација трупа неће моћи вршити после 31 маја услед тешких губитака које је пртрпела морнарица због надмоћности непријатеља у ваздуху. Нема никакве сумње да је Командовање Краљевске морнарице имало озбиљних разлога кад је донело овако тешку одлуку. Оно је имало пред очима нестајање крстарица Глочестер и Фиџи и пропаст разарача Грејхунда, који је потопљен северозападно од Крита 22 маја[1]). Дакле, британска морнарица приклонила се пред немачком ваздушном надмоћношћу.

Пре тога, имала је, ипак, неког успеха. У плану за напад на Крит, који је разрадио генерал Лер, било је предвиђено, поред

---

[1]) Ови су губици проузроковани дејством бомбардера VIII авијацијског корпуса (Рихтхофена), који су напали британску флоту у затону Суда и нанели јој тешке губитке. Хитлер је лично одликовао гвозденим крстом поручника Нојберга, Волимера и Нојмана, који су се највише истакли у тој акцији.

пребацивања ваздухом, да се покуша једновремено и искрцавање с мора. У том циљу сви делови брдских дивизија који нису могли да се пребаце транспортним авионима, нарочито артиљерија, припремили су се за превожење морем у област Малеме. Ови делови били су прикупљени у Халкис на острву Евбеји. Укрцали су се на око стотину рибарских бродова. Но, упркос јаке заштите ловачких авиона и пратње једног, италијанског разарача, ове трупе нису никад стигле на Крит. За време њиховог превожења искрсле су из таме три енглеске крстарице. Бедна флотила била је распрштена, а већи део бродова разлупан. Они који су могли да побегну вратили су се у Пиреј. Од целокупног укрцаног бројног стања само је 45 људи стигло у Малеме. Они су се спасли од дављења помоћу гумених чамаца. Критске обале дочекале су их не као освајаче, већ као бродоломце.

Насупрот томе, искрцавање с мора које су покушали Италијани на источној обали острва близу Ситије потпуно је успело. Но, оно је било од мале користи. Италијани су, уствари, кренули са Додеканеских Острва управо тако да су стигли на Крит баш у тренутку када су браниоци Хераклиона прекинули борбу, то јест 28 маја.

Није лака ствар изложити повезан и непрекидан преглед операције у којој је било толико разних догађаја на разним местима у исто време. Размотрили смо развој борби код Хераклиона и код Ретима. Сад треба да се вратимо на аеродром код Малеме, где Критска битка достиже свој врхунац. Тамо смо оставили британске снаге у повлачењу на линију Марина, Епископ, Аликиану, а Немце као господаре аеродрома код Малеме, који је надаље био ван домашаја ватре енглеске артиљерије и на који су услед тога без сметње пристизала појачања Вермахта. Ова околност омогућила је нападачу да успешно преброди одлучујућу кризу ове битке.

100 брдски пук, подржан артиљеријом, успео је да сломије енглеску одбрану код Хаг Марина и да продужи у правцу истока, упоредо са обалом. Британци су се повлачили пред њим до у близину Галетоса и Канеје. Пошто нису били у стању да се ни ту дуже одрже, морали су 26 маја поново да прекину борбу и да отступе на југ све до Сфакиског Затона. 100 брдски пук у свом напредовању ослободио је у исто време и падобрански пук пуковника Хајдриха, који је био озбиљно притешњен у предграђу Канеје.

У исто то време 85 брдски пук прикупљао се јужно од Малеме, у Мидиону, и такође отпочињао продирање ка истоку. Његов први батаљон успео је да обиђе јужни бок Британаца

између Епископа и Аликиану, отварајући на тај начин целом пуку пут према истоку. Не обазирући се на борбе које су се водиле северније у области Канеје, 85 пук пробио се кроз брдски предео ка Стилосу до кога је стигао 27 маја, свега један дан после проласка енглеских колона које су се повлачиле од Канеје ка југу (скица 10).

Скица 10 — Гоњења у Критској бици

85 пук одмах је кренуо за њим. Тако су се савезничке трупе, које је гонио одлучан непријатељ, непрекидно изложене ударима немачке авијације, повлачиле преко Аликампасо, Оаскифас, Имврос, Кометадес, у правцу Суда Затона. „Ројал Марине“ (Краљевска морнаричка пешадија) и аустралијанска бригада на овом испресецаном земљишту непрекидно су водили заштитничке борбе. Било је и јачих судара између 29 и 31 маја у рејону Имврос, Кометадес и Враскос, где су савезничке снаге, утврђене као у неком мостобрану, штитиле евакуацију својих трупа из Сфакиског Затона. Укрцавање је завршено у току ноћи између 31 маја и 1 јуна. Снаге које су браниле област Малеме, тешко пострадале, напустиле су острво.

У међувремену 100 брдски пук утврдио се на одбранбеном положају на отсеку Калами, Стилос, да би предупредио сваки евентуални британски покушај од Ретима, пре него што се припреме потребне снаге за гоњење дуж северне обале. Ово гоњење извршио је један мешовити одред формиран у Платанијасу. Састав одреда био је:

један батаљон мотоциклиста;
једна извиђачка јединица брдске дивизије (бициклисти);
једна брдска батерија;
један пионирски вод.

У свом дејству одред није имао озбиљнијих тешкоћа. Стигао је у Ретимо 29 маја у 13 часова и ту ухватио везу са 2 падобранским пуком пуковника Штурма. Продужујући покрет, он је следећег дана око подне стигао на аеродром Хераклиона

где се налазио 1 падобрански пук (пуковника Бројера). Истог дана напослетку спојили су се у Спакији Немци, долазећи са запада, са Италијанима, који су се, као што смо већ рекли, искрцали са мора 28 маја у Ситији. Тако се завршила сурова Критска битка.

Према подацима које смо могли да прикупимо, немачке снаге у тој бици бројале су 25.000 до 30.000 људи. Губици, у то не треба сумњати, били су доста велики. Међутим, тешко је рећи колико су стварно износили. Неки процењују да је било 4000 убијених, 2000 удављених и 9000 рањених, но, то нам изгледа претерано. С друге стране, не може се поклонити никакво поверење ни немачким изјавама које су изнете у Фелкишер Беобахтеру према којима је било 321 погинулих, 1632 рањена и 524 нестала.

Као што су већ радили у току својих напада у другим земљама, Немци нису пропустили ни овога пута да употребе Пету колону. Британци су пронашли на Криту, у вези с тим, документе који су били веома слични онима који су били откривени у Холандији и на другим местима. Навешћемо овај карактеристични одељак из једног таквог документа:

Припадници Пете колоне, међу којима известан број Крићана, да би их препознале немачке трупе даваће као лозинку „мајор Бок".

Према примљеним упутствима хитлеровски агенти имали су, између осталих задатака и тај, да открију и ухапсе извесне важне личности, главне војне команданте, официре одбране свих чинова, чланове грчке и критске владе, не заборављајући ни гувернера, епископа, шефа полиције итд. Ови заробљеници требало је да послуже као таоци или, евентуално, ради олакшања преговора.

Критска битка пружа нам, поред осталог, у тактичком погледу одличан пример битке припремљене и вођене са најсавршенијом проницљивошћу.

Како нама изгледа Критска битка могла би да обележи важну етапу у историји Другог светског рата. Стављањем у покрет сва три вида оружаних снага — сувоземних, поморских и ваздушних — она је отворила нову еру у техници комбинованих операција. Покушаћемо да из ње извучемо важније поуке.

Најпре да подвучемо да је у овој бици британска ратна морнарица, која је требала да потпомаже дејства савезничких јединица на суву, била доста лако сузбијена од стране немачке авијације. Познато нам је да дејство авијације није ограничено само на операције на земљи. Оно је исто тако успешно и на мору.

У томе се састоји њено врло изразито преимућство над ратном морнарицом, чије је дејство готово ништавно ван његовог елемента (мора) и која може да прошири сферу свог утицаја на копну само у толикој мери уколико располаже сопственом авијацијом и довољним бројем носача авиона. У току Критске битке утицај немачке авијације како на операције на мору, тако и на копну, показао се одлучујући. Капетан Ренер писао је у Хамбургер Фремденблату од 29 децембра 1941: „Борба наше авијације на критском небу доказала је очигледно да нема те флоте, па ма како била огромна, која би могла дуже времена да оперише у рејону дејства надмоћне непријатељске авијације.“ Идући још даље од констатације које произлазе непосредно из Критске битке, ми ћемо додати да велике оклопњаче, у које су извесне државе имале претерано поверење, изгледа да сада прелазе више у пасиву него што су у активи својих власника, кад су без потребне авијациске подршке. На тај начин оне су изгубиле један део од оне велике важности коју су имале у прошлости. Мишљење које овде износимо заснива се на многим скорашњим догађајима рата на мору, као што је ваздушно торпедовање немачке оклопњаче Бизмарк, јапански напад код Перл Харбура и британски губици у Сингапуру. У листу „ Army Quarterly“ од 1 јануара 1942, Air commodore (генералмајор авијације) PFM Fellowes износи следеће мишљење о ваздушном торпедовању Принца од Велса и Репулса „ова катастрофа погодиће много будућност морнарице. Она значи да оклопњача од сада није нигде сигурна, ни у луци ни насред океана.“ Претња којом је авијација, базирана на земљи, притисла бродове високог мора изгледа нам да се не може отклонити ако се не предузме, на потпуно новој основи, решавање проблема који су у вези са техником и употребом бродова носача авиона. Према садашњем решењу, неколико авиона које носе ови бродови неће никад бити у стању да одрже равнотежу моћној авијацији која оперише са земаљских база на континентима.

После Критске битке десио се један други догађај који је за тренутак поново изнео ваздушну и поморску тактику у први ред актуелних питања. Хоћемо да говоримо о подвигу немачких крстарица Шарнхорст, Гнајзенау и Принц Еуген које су успеле, и поред будности Енглеза, да умакну из Бреста и да стигну у Северно Море. Вицеадмирал Лицов сматрао је, у име нацистичке пропаганде, да из овог подвига може да извуче једну поуку: „могло се мислити, пише он, да су крстарице изгубиле своју слободу акције. Сада је доказано да су њихова дејства могућа ако

се смишљено примени садејство између морнарице и авијације.“ То је чисто германско хвалисање. Акција је успела једино захваљујући двема околностима: противник није био пажљив и немачки бродови су били под заштитом авијације која је базирала у близини на копну. Једина поука коју би могли извући из овог догађаја јесте да крстарице уопште могу да стварно дејствују само ако је изнад вода њихових операција обезбеђена ваздушна надмоћност помоћу довољног броја авиона базираних на копну. Улога коју су касније, у акцијама на Пацифику, одиграле крстарице била би довољна, ако је то потребно, да да о томе новог доказа. Неспособни да сами ступе у дејство, ови моћни бродови остали су дуго, услед недостатка довољне авијациске подршке, обични циљеви изложени ваздушним флотама.

Вратимо се сада на борбу авијације у Критској бици. Одлучни чинилац који је проузроковао пораз РАФ-а није био толико бројна немачка надмоћност, колико губитак аеродрома код Малеме, Ретима и Хераклиона. Лишена ових аеродрома британска авијација није могла да се бори на равној нози са Луфтвафе па и да је располагала истим бројем авиона. Јер, ако се узме у обзир полупречник дејства ловаца, лако је утврдити да су немачки аеродроми били два до три пута ближе бојишту од аеродрома РАФ-а, кад је ова била лишена своје критске базе. Услед тога је ефикасност Луфтвафе била знатно повећана.

Што се тиче борби на земљи, ми нећемо никад моћи довољно истаћи чињеницу да Савезници, и поред својих недаћа у Холандији, Норвешкој и другде, нису још ни у доба Критске битке придавали одбрани аеродрома важност коју она заслужује. Очигледно је да британске снаге нису располагале одговарајућим средствима за заштиту својих летилишта. Само тако се може објаснити зашто су пропустиле толико пута прилику да их одрже у својој власти. Ми се сећамо да је у току Првог светског рата било довољно да бранилац у погодном тренутку открије неколико вешто распоређених митраљеза па да заустави јуриш или да укочи напад. Верденски пешак, например, склоњен у свом пољском утврђењу издржавао је, без губљења нерава, најжешћу артиљериску ватру. Он је знао да мора да постоји, па ма како био мали, размак између дејства артиљерије и јуришних таласа пешадије. И користио је тај тренутак за излазак на своје борбено место. Исто тако и у савременој борби, нема тог бомбардовања које неће престати у одређеном тренутку да би се омогућило падобранцима да се спусте на земљу и да се организују за дејство. Није ли то баш онај тренутак који бранилац

мора умети да уграби за избацивање на положај својих аутоматских оруђа и да из њих отвори ватру? Што се могло 1914—1918, може се сигурно, „mutatis mutandis“, (са нужним изменама, саображавајући) и у савременом рату.

Једна од најважнијих поука коју морамо извући из Критске битке је неопходна потреба да се аеродромима обезбеди добра одбрана. Јасно је да ова одбрана против непријатељског напада великог стила не може да се обезбеди само помоћу неколико противавионских топова. Авијациска летилишта треба штитити сувоземним снагама које располажу најразноврснијим наоружањем. Да је по један мешовити пешадиско-митраљески батаљон, ојачан једном пољском батеријом од 4 до 6 оруђа, био умешно распоређен око сваког аеродрома, тако да држи све важне тачке околног земљишта, готово нема сумње да слетање Немаца не би успело и Критска операција можда би добила сасвим други обрт.

Овде се завршава историска студија, која је морала да буде непотпуна и кратка, о неколиким карактеристичним операцијама у којима су биле употребљене ваздушнодесантне снаге, после њиховог стварања у току Другог светског рата. Ми смо их видели у походу на Белгију и Холандију како дејствују у тесној сарадњи са трупама на земљи и са авијацијом. Ту исту црту поново налазимо, можда још јаче истакнуту, у Критској бици. Отуда произлази нарочита важност која се придаје проучавању ове последње операције. Ту више нису као у претходним походима, само сувоземне снаге и авијација него у исто време сувоземне снаге, морнарица и авијација које дејствују у савршеном садејству, док терет борбе на земљи сносе ваздушнодесантне снаге. Подвизи које су на Криту извеле ваздушнодесантне трупе још су једном зачудиле свет и коначно потврдили у очима свију њихову врло велику војничку вредност.

Глава четврта

ТАКТИЧКА УПОТРЕБА ВАЗДУШНОДЕСАНТНИХ СНАГА

Војничке ситуације су толико разноврсне да је немогуће пронаћи две истоветне. Због тога се операциски планови и борбене одлуке не могу састављати и доносити по неким утврђеним обрасцима. Врло често се дешава нешто неочекивано и развој дејства пада под утицај чинилаца који нису били предвиђени. Но, то никако не значи да тактика нема својих правила, има их, али било би узалудно очекивати да се код њихове примене добијају тако потпуно тачни и непромењиви резултати, као што се добијају применом математичке формуле. Зато, прелазећи на третирање тактичке употребе ваздушнодесантних снага чуваћемо се тога да прописујемо неке круте и уске обрасце, него ћемо радије расмотрити усмеравајуће, основне принципе употребе тих снага.

Сваком је данас познато да је проналазак мотора и његова масовна употреба дала савременим војним операцијама такву динамичну снагу, какве није никад било у прошлости. Сем тога, применом авијације веома је проширено подручје ратних дејстава. Нема ни у једној земљи ни једне једине радне ћелије која је ван домашаја непријатељске авијације ако она располаже погодним базама за дејство. Авијација угрожава све врсте ресурса: економске, моралне као и војничке. Она је једна од главних оруђа тоталног рата. Заправо, није никаква новина кад се тежи победи не само путем уништења непријатељских борачких снага, но и уништавањем материјалних добара и деморалисањем цивилног становништва. Овакав поступак примењиван је много пута у прошлости, увек кад су освајачи победоносно продрли у туђу земљу. Но, важно је установити то да се за овакве поступке сад располаже и са ваздушнодесантним снагама које пружају нове и то веома забрињавајуће могућности. Правећи скок изнад непријатељске територије, оне буквално падају с неба и могу да се појаве у пределима који би раније били изван борбене зоне. Брзина њиховог ступања у дејство тако је велика да за браниоца

не постоји никакав начин транспорта по земљи који би омогућио да се оне предухитре. Само један услов — али пресудан — поставља границе нападу ваздушнодесантних снага: Ниједна јединица не може бити бачена у позадину непријатеља са изгледом на успех ако не може у потпуности да рачуна, за све време свога дејства, на ефикасну помоћ своје авијације. Ако тај услов није задовољен, сваки успех који би она у почетку постигла, може да се претвори у одлучан неуспех.

Да размотримо најпре шта су, у својој суштини, дејства ваздушнодесантних трупа и какав је, у главним цртама, њихов тактички значај. Трупе које се бацају из ваздуха нарочито су погодне за угрожавање непријатеља из његове позадине и са бокова: ова дејства могу имати било карактер правог вертикалног обухватног маневра (а под вертикалним маневром треба разумети обухват изведен из позадине помоћу ваздушнодесантних снага), било карактер обичног „препада“, тј. мале изненадне акције, за што је најбољи савремени пример убацивање „командоса“. Разлика између ова два вида тактичке употребе састоји се највише у јачини употребљених снага и готово је немогуће, признајемо, одредити тачну границу између „препада“ и праве „операције“. Разликовање врло често произилази и из различитог карактера. Препад је обично усамљена акција у слабијој вези са осталим дејствима. Насупрот томе, усамљене операције ваздушнодесантних трупа ретке су. Оне имају свог оправдања само на помоћним војиштима и у неким изузетним околностима, које настају, услед локалних догађаја.[1]) Ван ових нарочитих случајева обухватна дејства ваздушнодесантних трупа могу имати успеха — што је заједничко обележје свих тактика — само ако су повезана са другим дејствима. Изражавајући се овако ми мислимо мање на садејство између разних јединица ваздушнодесантних трупа него на садејство које мора да постоји између ових снага и других снага на земљи. Овде може у потпуности да се примени учење Клаузевица. Он каже у свом делу „О рату“, књига 6, глава 24:

[1]) У овакве операције можемо сматрати напад који су Немци извршили на Маки Веркорс. Ту су 21 јула 1944 француски родољуби имали да воде борбу са једним одредом од 600 људи који се спустио на висораван падобранима и једрилицама. Непријатељ је заузео село Васје и од 350 мештана побио 89. Други пример усамљене падобранске операције имамо у изненадном нападу у лето 1944 на Врховни штаб маршала Тита. Ипак, ове две операције спадају више у ред препада него у ред правих војних операција.

„Сасвим је погрешно схватање кад се своје присуство у позадини непријатеља сматра за непосредно преимућство. Таква ситуација сама по себи нема заправо никакве вредности. Она је добија тек у вези са другим чињеницама“, а у поглављу под насловом „О стратегији уопште“ он прецизира ову мисао не помињући да „заузимање покрајина, градова, тврђава, мостова или складишта, може да буде непосредни циљ једне борбе, али то никад не би могло да постане крајњи циљ једне битке.“

Из овога можемо извући закључак да, иако главним снагама војске припада да извојују решење у главној бици, на ток те борбе могу знатно да утичу и дејства ваздушнодесантних снага, малих или великих, које су бачене у позадину непријатеља. Из овога се види и то, зашто је улога ових трупа, у свима фазама битке да дејствују на најважније тачке позадине непријатеља или његове територије. Њихов задатак мора да буде савршено усклађен са дејствима главних снага и да се испољава као нека врста полуге која дела у њихову корист.

Ваздушнодесантне операције увек се усмеравају према јасно одређеним циљевима, а с обзиром на природу или место тих циљева, оне непосредно или посредно утичу на исход борбе главних снага. Посредне акције су оне које наносе удар дубоко у унутрашњост непријатељске територије. То што се изводе далеко од бојишта не умањује ниуколико њихову важност. Оне могу имати врло великог утицаја чак и на развој главне битке. Имали смо пример такве врсте у операцији коју су извели Немци у Холандији на стратегиске мостове преко Мезе (Глава II).

Насупрот посредним акцијама, непосредне су више ограниченог карактера. У њима се ваздушнодесантне јединице употребљавају у тесној вези са осталим снагама на земљи и чине са њима чврсто повезану тактичку целину (например, напад на Ебен Емаел). Међутим, у једној операцији великог обима посредне и непосредне акције могу да буду комбиноване где се сва дејства по једном или другом начину сливају у јединствен коначан резултат.

У свакој борби воља једног противника сукобљава се са независном вољом другог и у овом двобоју, који се одражава у развоју дејства, услед тога настају неочекиване ситуације. Ваздушнодесантна операција обележена је више него ма која друга печатом неизвесности. То је скок у непознато. Њена припрема, у којој се мора настојати, пре свега, да се удео случајности што више умањи, захтева много знања и методичности. На првом месту мора тачно да се одреди општи развој који се жели наметнути бици па да се у тим оквирима, још од самог почетка, јасно

оцрта задатак ваздушнодесантних снага. Најмања неизвесност у томе задатку могла би довести до колебљивих одлука, које би се неизбежно одразиле на ваздушнодесантне снаге тиме што би извршење примљених наређења било непотпуно и неодлучно. Затим је потребно да се у припремној студији поведе рачуна о свима могућим околностима. То значи да се при постављању плана тражи изванредно велики напор предвиђања. Ту је потребна најживља уобразиља, али не уобразиља необуздана. Тактичар мора са крајњом строгошћу да угуши своје потсвесне жеље и да отстрани сваку осећајност, да би слушао само свој разум. Колико све ствари има ту да се процени: најпре сва могућа и вероватна противдејства непријатеља, па онда фактор време, метеоролошки услови, топографски склоп зоне слетања и много других елемената. Кључ проблема је пак у томе да се напад отпочне у најпогоднијем тренутку, на важан циљ и са довољно снага. То значи да у плану ваздушнодесантне операције највећу важност имају следећи чиниоци: 1. — зона дејства, или тачније, ваздушно-земаљски простор дејства употребљених снага; 2. — час почетка; 3. — количина снага и средстава.

Први чинилац, ваздушно-земаљски простор дејства, зависан је од дубине до које је могуће дејствовати на непријатељској територији. Што је простор извођења ваздушнодесантне операције удаљенији у унутрашњост те територије, то су посредније њене прве последице по битку главних снага. Да би се одредила даљина на којој ће се извести ваздушнодесантна операција, потребно је да се прорачуна по часовима напредовање главних снага на земљи, а нарочито њихових моторизованих делова, који морају да стигну у помоћ ваздушнодесантним снагама пре него што их бранилац уништи. Но то није све, треба још решити проблем ваздушног транспорта и авијацијске подршке:

а) операција не треба да буде ван рејона ловачке заштите;

б) што је удаљенија изабрана зона слетања, то је потребан већи број авиона за транспорт ваздушнодесантних трупа и за авијацијску подршку — ловаца и бомбардера;

в) напослетку, дуги ваздушни транспорти замарају како ваздушнодесантне снаге, тако и летачко особље.

Ни избор часа почетка није лакши. Операција отпочета прерано или изведена сувише далеко на непријатељској територији, може имати врло тешких последица. Шлифен, говорећи о „земаљским“ обухватним операцијама свога времена, већ је приметио да је правилан избор времена и места један од најтежих војничких проблема, који може да реши само искусан штаб. У сличним опе-

рацијама „ваздушног“ или „вертикалног“ обухвата треба достићи још виши ступањ тачности. Немачко командовање дало је више изванредних примера савршеног садејства по времену и простору између ваздушнодесантних снага и главних снага на земљи. Његове ваздушнодесантне трупе успеле су 1940 да се у Холандији једним скоком баце преко 200 км у унутрашњост непријатељске земље, као што су годину дана касније у походу на Балкан, задале ударац у дубокој позадини чак код Коринта. Као што смо показали у глави II, немачке ваздушнодесантне снаге у холандском маневру ступиле су у дејство готово у исто време кад и главне снаге на земљи. Но, зависно од околности, ваздушнодесантне трупе могу се употребити и пре или после почетка дејства главних снага, с тим што ће им у првом случају бити задатак да вежу непријатељске резерве, а у другом да искористе повољне услове који се за њих могу створити дејством главних снага на земљи.

Количина ваздушнодесантних снага и средстава биће условљена у пракси, углавном, чиниоцима који су изнети напред под а), б) и в), но, при њеном одређивању потребно је још водити рачуна и о карактеру постављеног задатка. И најпримамљивији подухват завршиће се неуспехом ако употребљена средства нису довољна да се постигне одређени циљ. Овде добијају велику важност и физичке могућности борца, јер замор трупа расте са трајањем борбе. Ако је њихова зона дејства сувише пространа ваздушнодесантне снаге неће моћи да испуне све што се од њих тражи: поседање важних тачака на земљишту, чување заробљеника, надзор над освојеним пределом и, напослетку, извршење осталих задатака које намеће развој борбе. Уколико ће ове трупе имати даље да се крећу од места слетања, утолико ће пространије бити подручје које ће оне морати да држе, због чега ће се смањити јачина њиховог дејства на непријатељске моралне и материјалне ресурсе, јер, услед растурања, њихова физичка и духовна снага, као и њихова бројчана густина, биће у одговарајућој мери смањене.

Из тих разлога, чим нека ваздушнодесантна јединица ступи у борбу, мора одмах да јој пристижу појачања, као што мора и да се обезбеди попуна њеног наоружања и опреме и снабдевање свим потребама. Чак и у подухвату који може изгледати крајње опасан биће мало стварног ризика ако су на погодним местима спремљене јаке резерве у циљу хитног супротстављања сваком развоју који би могао неповољно да утиче на операцију. Чувајући се од претераног гомилања снага, да не би дошло до несразмере између употребљених средстава и добивеног резултата, по-

требно је, дакле, у сваком случају издвојити довољно јаке резерве.

Предње поуке извукли смо из сасвим општег разматрања услова употребе ваздушнодесантних трупа. У светлу ових расуђивања сада ћемо проучити улогу коју ове трупе могу имати у разним видовима савремене борбе.

Очигледно је да се ваздушнодесантне снаге најкорисније могу употребити у оквиру великих офанзива. У данашњем времену ту победа зависи у великој мери од транспорта. А основни саставни део непријатељског транспортног механизма чини уствари, путна и жељезничка мрежа, помоћу које непријатељ снабдева фронт трупама, материјалом и храном. Тај механизам прекинуће са радом, а можда ће бити чак и потпуно растројен, ако се разори неки његов веома важан део. „Ометајте свако кретање код непријатеља па ћете тиме повећати изгледе на успех обухватног маневра који има да изврше главне снаге." Тако је говорио Шлифен, који је увек настојао да извојује победу дејством на непријатељску позадину. За примену таквог начела најпогодније су свакако ваздушнодесантне трупе, пошто су оне средство за вертикални обухват, као што су механизоване снаге на земљи средство за хоризонтални обухват.

Зависно од броја и међусобних отстојања возила, као и према томе да ли се она крећу једна за другим или по два упоредо, дужина маршевске колоне једне моторизоване дивизије износи 80 до 320 километара. Тако дуга колона тешко може да се брани против напада с чела, а биће изванредно осетљива на изненадни напад у свој бок који би извршиле трупе бачене из ваздуха, јер би то створило метеж и закрчило пут. Нарочито је погодно да се нападају снабдевачке колоне, које су обично заштићене само слабијом пратњом. Међутим, овакве акције могу ваздушнодесантне снаге изводити успешно у почетку операције, док ће касније, кад непријатељ повећа опрезу, бити принуђене да примењују више прилагођену тактику наизменичних напада и одбране. Тада ће се оне учврстити у селима или другим отпорним тачкама из којих ће моћи изненадним испадима да уништавају транспорте на путевима или да својом ватром ометају саобраћај. Напослетку, има још један начин да се непријатељу нанесу озбиљне тешкоће; он се састоји у ометању саобраћаја не само непосредним нападима на колоне него још и заузимањем важних тачака путне мреже. И сразмерно слабе јединице ваздушнодесантних трупа могу се дочепати мостова и раскрсница, заузети насипе, извршити рушење и држати их под својом ватром. Најзад, да напоменемо да

организација и усклађивање свих покрета који се врше у армијама почива на правилном раду система веза између разних команди. Заузимањем једне или више чворних тачака овог система, свакако ће се пореметити преношење наређења и извештаја, као и обављање личних разговора.

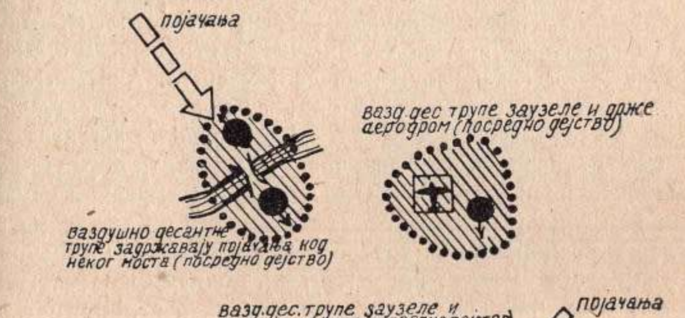
Претходна разматрања употребе ваздушнодесантних снага поглавито се односе на офанзивне операције. Но, она се начелно могу применити и на противудар. Противудар је скопчан са тешким проблемима. Један од најосетљивијих јесте и биће увек да се одреди у ком тренутку он треба да отпочне. Сем тога, увек се поставља питање: „Како бранилац може да умањи предност у времену коју присваја нападач тиме што може да бира тренутак када ће да нападне?“ Противудар може успети само под условом да бранилац располаже потребним временом да прикупи снаге и средства. Према томе, противудару мора да претходе дејства која ће сигурно успорити напредовање нападача. У томе могу велику помоћ да укажу ваздушнодесантне снаге, а њихово ће дејство дати тим веће резултате уколико буде управљено на бок или на позадину непријатеља, обузетог жестином битке или развученог и распарчаног у гоњењу.

Да осветлимо ово са једним примером. За време похода на Запад, 1940, у покрету групе армија Фон Рундштета учествовало је, кажу, 45.000 возила. Тај огромни апарат, чији су претежан део сачињавали камиони, требало је да се пребаци од Келна, Бона и Кобленца до француске границе. Лако је замислити колико би много порасле могућности отпора генерала Гамлена да је располагао са две или три дивизије ваздушнодесантних трупа за кочење овог напредовања. Овај начин је применио Фон Бок маја 1942 кад је бацио своје ваздушнодесантне снаге против Тимошенка да би зауставио напредовање Руса ка Харкову.

Да се вратимо сад на ваздушнодесантне трупе у офанзиви. Као што смо већ изложили, њихова употреба није ограничена само на посредна дејства (тј. на операције удаљене од главног бојишта). Оне могу у извесним приликама да се тесно укључе у тактички склоп земаљских снага које врше напад. Мало је вероватно да ће се у таквим околностима њихово поље дејства налазити врло дубоко у непријатељској позадини. Као што смо видели да ваздушнодесантне снаге спречавају прилажење бојишту непријатељских *стратегиских* резерви, нападајући најважније чворове комуникација (посредно дејство), тако исто оне могу да помажу снаге на земљи непосредним начином, везивањем непријатељских *тактичких* резерви за време напада. Пошто дејствују на мањем отстојању, у непосредној близини фронта,

оне ће, такође, бити у стању да ту, у тактичкој дубини, угрожавају непријатељске комуникације и да нападају његове артиљериске положаје и позадинске делове.

Употреба ваздушнодесантних трупа долази до нарочитог изражаја при форсирању река, као и у сличној операцији искрцавања с мора. Пошто су ове трупе у суштини предвиђене за изненадна дејства, то ће се оне прве бацити на супротну обалу реке у циљу стварања мостобрана (скица 11). У исто време један њихов одред спустиће се у непријатељску позадину у циљу његог растројавања, док ће други одреди затворити путеве и спречити браниоцу да појача угрожени отсек.



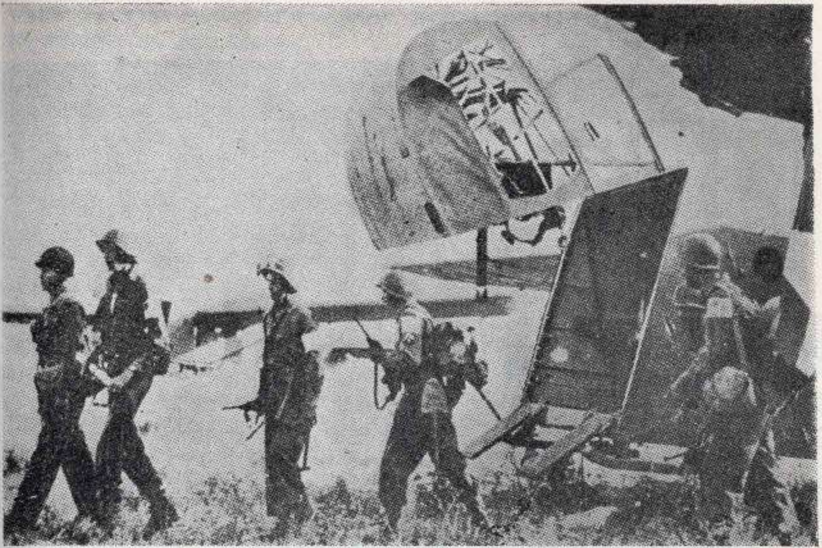
Скица 11 — Дејства ваздушнодесантних трупа при форсирању реке

Ово јасно показује колико тесно може у борби да буде садејство између главних снага нападача и ваздушнодесантних снага кад оне дејствују у непосредној позадини одбране. Поступак

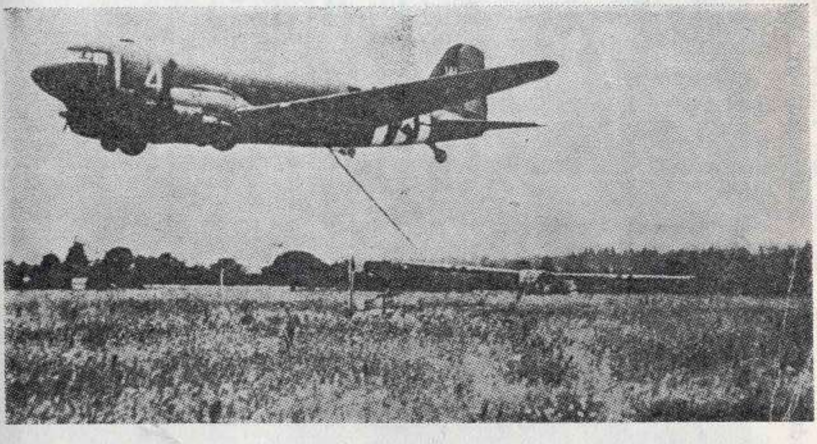
који су применили Немци да би прешли Канал Алберт пружа нам о томе најсјајнији пример.

Појавом ваздушнодесантних снага после појаве авијације веома је умањена вредност заштите коју је Енглеској пружао њен острвски положај и неће бити без интереса да укратко размотримо какву су улогу могле одиграти ваздушнодесантне трупе после 1940 у њеном покушају инвазије Британских Острва. Ова операција заснивала би се на најтешњем садејству између нападачевих поморских, ваздушних, ваздушнодесантних и сувоземних снага. На првом месту, било би потребно да се заузму извесне луке, јер док су за искрцавање дивизија првог ешелона довољне ниске обале, главне снаге могу се пребацити само преко лука. Нападач би, дакле, морао да заузме извесне отсеке обале, ради чега би требао да сломије њихов одбранбени утврђени систем заједничким дејством сва четири вида својих снага. Авијација и ваздушнодесантне трупе извршиле би вертикални обухват, док би поморске снаге олакшале њихово дејство вршећи фронтални притисак. Ова непосредна дејства, чврсто повезана, морала би бити потпомогнута посредним дејствима. Бацањем других ваздушнодесантних јединица у дубљу позадину, нападач би тежио да се дочепа главних саобраћајних артерија да би браниоцу спречио упућивање појачања угроженим обалским подручјима. Кад би најзад заузео потребне луке, нападач би отпочео искрцавање својих главних снага. Но, и после успешно извршеног искрцавања с мора, ваздушнодесантне трупе чекали би још многобројни задаци. Оне би се бацале све дубље и дубље у унутрашњост територије и тако растројством позадине отварале врата за напредовање главних снага од заузетих лука.

То је приближно иста тактика коју су примениле и британско-америчке ваздушнодесантне снаге у операцији инвазије Француске, која је отпочела 6 јуна 1944. Задржавајући непријатељска појачања за време најкритичније фазе битке у Нормандији, оне су пружиле доказа о својој вредности, а питање је да њихова помоћ није чак била и пресудна за успех операције. Интересантно је да се установи да је овакав начин тактичке употребе у оквиру англосаксонског искрцавања био већ предвиђен у првом издању ове књиге. Скице 12 и 26, на којима смо били приказали развој искрцавања у Нормандији, постојале су већ у том издању. Објављене 1942, оне су тачно предвиђале отсеке инвазије и зоне слетања. Кад је, најпосле, јуна 1944 дигнут вео са великог савезничког подухвата који је био увод у ослобођење Француске, англосаксонска штампа чудно се изразила о нашем делу:



После успешног слетања позади немачких линија на једном пољу Јужне Француске, амерички вд пешаци брзо излазе из једрилица да би заузели положај предвиђен по плану.



Један авион повлачи са неког нормандиског поља једрилицу, која је ту употребљена у почетку похода против Немаца на Континенту, да би је одвукао у Енглеску. Закачка причвршћена за уређај повлачења омогућава да једрилица добије брзину авиона реморкера за мање од десет секунди.

Летилиште закрчено једрилицама које ће да се употребе за транспорт 1 савезничке вд армије за напад на Немачку источно од Рајне 24 марта 1945 године.

„Немци би били мање изненађени, писало се тада, да су обратили више пажње на ову књигу."

У гоњењу које се предузима после одлучних битака, ваздушнодесантне снаге такође очекују посебни задаци. Но, међутим, док у пробоју фронта почетак њиховог дејства може да се поклапа са почетком пробоја који врше главне снаге или чак и да му претходи за неколико часова, оне се не смеју бацити у гоњење пре но што је непријатељ у пуном повлачењу. Тада оне претстављају идеално средство да се претекне непријатељ који бежи и да се заузму важне тачке пре него што он стигне до њих. Затварајући на тај начин непријатељско повлачење с чела ваздушнодесантне трупе указују драгоцену помоћ гонећим колонама. Велику важност има при том затварање теснаца помоћу рушења, а под теснацима треба овде подразумевати не само планинске уске долине и кланце, него и мостове и раскрснице преко којих се непријатељ повлачи. Ако гонилац успе да заузме ове важне пролазе пре доласка колона које се повлаче, он их може тиме натерати на друге правце који су за њега погоднији, можда и притеснити тако да их уништи или присили на предају. Леп пример употребе ваздушнодесантних трупа у гоњењу дали су нам Немци у борбама код Коринта. Као други пример могло би се узети кад су савезничке ваздушнодесантне трупе у току освајања Сицилије, у лето 1943, покушале да заузму једини мост преко узаног кланца код Катаније. Но ова је акција претрпела потпун неуспех, нарочито због слабе организације и недостатка искуства, од чега су у то време трпеле британске и америчке ваздушнодесантне трупе.

Ваздушнодесантне снаге не ограничавају се у гоњењу само на посредна дејства. Оне дејствују и непосредно кад су у саставу истог тактичког поретка са гонећим трупама. Тада се оне спуштају по малим групама непосредно испред непријатеља који се повлачи, па изненадним нападима убрзавају расуло његових јединица. На тај начин оне предупређују сваки покушај побеђеног да прегрупише своје снаге и поседне положај.

Најзад, могуће је замислити случајеве где се ваздушнодесантне трупе могу употребити и у одбрани. Не дешава се ретко у савременом рату да здружене јединице буду потпуно отсечене од своје позадине и да продуже борбу. Тада ће се помоћу ваздушнодесантних јединица ухватити додир са овим изолованим групама и одржавати их у вези са осталим снагама армије. Сем тога, ваздушнодесантне снаге могу послужити као средство за брзо појачање најугроженијих сектора.

То су одбранбена дејства на већим даљинама. Напоредо с тим постоји и друго поље употребе у оквиру тактике. Као год што је, према једној од најизразитијих поука Другог светског рата, најбоља одбрана против тенкова — надмоћност у тенковима, тако се и најбоља заштита против напада ваздушнодесантних снага састоји у томе да се против њих упуте надмоћније снаге исте врсте. Ово тврђење заснива се на чињеници да ваздушнодесантне јединице могу брже него неке друге да стигну до сваке зоне у којој непријатељ покушава да изврши ваздушни десант. Кад би се, например, Британска Острва налазила пред неизбежном опасношћу инвазије, било би мудро да се на аеродромима те земље држе три или четири ваздушнодесантне дивизије готове за дејство на сваком угроженом месту.

Скица 12 — Употреба ваздушнодесантних трупа у операцијама искрцавања с мора

Ми никако не тврдимо да би такве „против-ваздушнодесантне" јединице, пребачене ваздушним путем, могле једноставно да се сруче на искрцане ваздушнодесантне трупе и да их тако униште. Али би оне вероватно успеле да пореметe планове нападача

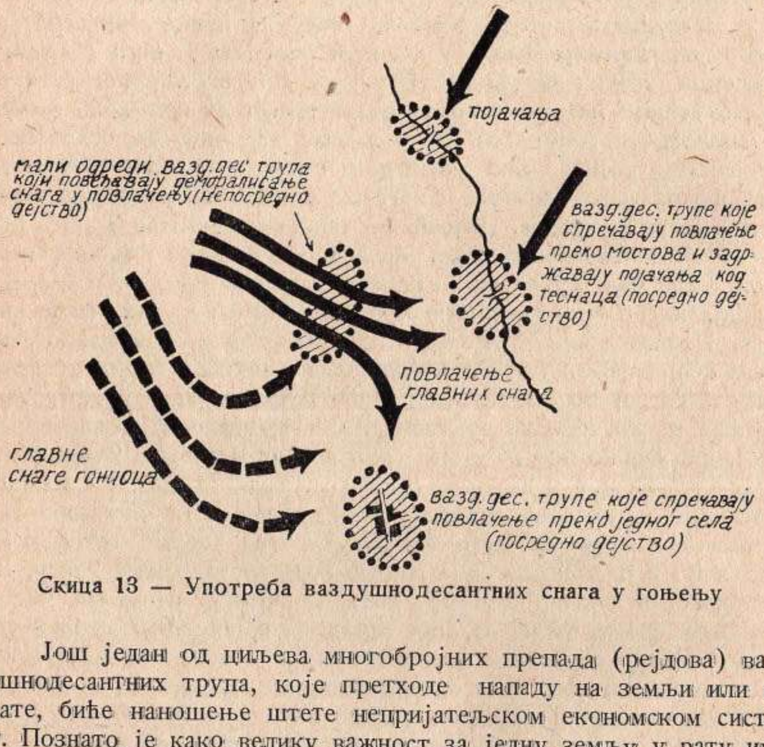
и да растроје ваздушнодесантне снаге у толикој мери да оне могу бити уништене довољно брзо.

За такав противудар, наравно, неопходно је да бранилац оствари локалну ваздушну надмоћност. Врло је вероватно, пошто није могла то да оствари, да на изложени начин немачка војска није била у стању ни своје падобранске јединице да употреби у току другог похода на Француску за време лета 1944.

Ваздушнодесантне јединице могу да приме на себе још много разноврсније улоге у области „препада“ него у области класичних војних операција. Историја Другог светског рата сачуваће сећање на неке од ових подвига који су извршени са много смелости и храбрости. Потсетићемо нарочито на ослобођење Мусолинија који је био ухапшен у Италији ујесен 1943 после пада фашистичког режима и кога су нацистички падобранци отели од његових чувара. Навешћемо такође заузимање Туниса које је, за време савезничког искрцавања у Северној Африци, извршила једна мала група од 80 немачких падобранаца, што је имало утицаја на цео поход, знатно продужујући отпор, Афричког корпуса. Препад (рејд), нарочито кад га врши мањи командос, захтева веома пажљив избор извршилаца и њихову савршену увежбаност. То готово све зависи од личне храбрости и пожртвовања војника и способности старешине. Ове особине су важније него број, јер велико бројно стање само доводи у питање тајност спуштања и гипкост у извршењу задатка. Врло је важан чинилац и земљиште на које се спуштају одреди због тога оно мора бити брижљиво изабрано и детаљно проучено на добрим картама. Напослетку, и планирање саме акције игра веома важну улогу. Довитљивост и лукавство морају доћи до највећег изражаја. Честим мењањем начина рада, лажним нападима и ширењем лажних гласова стварају се услови за изненађење или се повећава метеж који проузрокују и мале бачене јединице. Например, лутке које су бацили немачки авиони за време похода на Француску 1940, служиле су за одвраћање пажње braниоца од оних места где су се стварно спуштали падобранци. Спуштање треба вршити на више места. Препади (рејдови) ће имати више успеха ако се врше не појединачно него у многобројним групама, у главној зони дејства, и ако су њихове акције у извесном тактичком међусобном односу.

Можемо сматрати за правило да препади (рејдови) имају највише стварног успеха кад су на неки начин повезани са другим дејствима. Њихов утицај на та дејства може бити непосредан или посредан као што је, у већој размери утицај правих операција ваздушнодесантних снага на ток битке, но, у свим случа-

јевима, мале групе падобранаца биће од велике помоћи снагама на земљи и причиниће велике штете непријатељу рушењем мостова, нападом на његове усамљене страже и делове, пресецањем телефонских каблова, обележавањем помоћу уговорених знакова погодних циљева за бомбардере и сарадњом са ваздушним извиђањем.



Скица 13 — Употреба ваздушнодесантних снага у гоњењу

Још један од циљева многобројних препада (рејдова) ваздушнодесантних трупа, које претходе нападу на земљи или га прате, биће наношење штете непријатељском економском систему. Познато је како велику важност за једну земљу у рату има њен економски живот. Европа се већ привикла на падобранце, саботере чији је циљ да руше или оштећују индустриске и јавне објекте чак и усред појединих земаља континента. Ни Велика Британија, која је постала арсенал за снабдевање својих и савезничких трупа, није била поштеђена од сличних напада. Јер, ваздушнодесантним трупама није немогуће да се спусте нарочито у обалске пределе где има много трговачких бродова и индустриских објеката. Употреба падобрана уместо једрилице олакшава тајност. Кад је задатак извршен — саботажа на лучким уређајима, минирање фабрика итд. — покушава се бекство користећи

неки пут бродове који су кришом пришли обали. Такав је начин примењен при британским препадима код Бруневала, Сен Назера и на другим местима у Француској и у Норвешкој у току 1941 и 1942 године.

Последњи је начин, и то не безначајан, примена препада (рејда) у циљу припремања услова за слетање већег обима. Мале групе падобранаца бацају се, кратко време пре почетка главне операције, у непосредну близину просторије предвиђене за десант. Оне одмах поседају шумарке, поједине куће и салаше, одакле могу под својом ватром да држе путеве и околно земљиште и тиме спрече браниоцу да привуче своје резерве месту главног слетања.

Јасно је по себи, да припадници Пете колоне које смо видели на делу у вези са нападачким колонама, могу исто тако добру помоћ да укажу и извршиоцима препада (рејда). По свему судећи садејство између немачких падобранаца и агената Рајха у освојеним земљама није било тако тесно како нам је то штампа, понета жељом за сензацијама, хтела да претстави. Међутим, мало је било места где хитлеровска тајна служба није разапела своје мреже обавештавања и акције. Њени агенти, који су пре немачке најезде имали задатак шпијунаже, прешли су после на вршење саботаже или су служили, према прилици, као водићи њиховим падобранцима до циљева које су ови имали да заузму. Ипак, не изгледа да су агенти хитлеровске Пете колоне примали много унапред упутства у вези са радом ваздушнодесантних снага које су имале да дејствују на њиховом сектору.

Кад су Савезници прешли на континент, успех рада њихових ваздушнодесантних снага био је много увећан сарадњом становништва окупираних земаља, које је журно прихватило оружје које му је бацано падобранима и прикључивало се борби ваздушнодесантних трупа. Британци и Американци добро су разумели какву све помоћ може да им пружи ова врста герилe. Они су припремали за убацивање не само савршено увежбане ваздушнодесантне јединице, као саставни део регуларне инвазионе армије већ и батаљоне назване „батаљони САС“ (Special Air Service), који су имали да послуже за образовање не јаких одреда, већ малих група за саботажу или ударних водова. У ове батаљоне, формиране у почетку од Британаца, ускоро су уврштени и припадници других нација — Французи, Белгијанци итд. — а свака група састављена је тако да њени припадници познају просторију која је предвиђена за дејство. Независно од САС, формиране су такође екипе „Једбургс“, чији је основни задатак био да се у окупираним земљама повезују са организацијама от-

пора и да ускладе њихова дејства са плановима савезничког Врховног командовања. Падобранци „Једбургс“ образовали су на многим местима чврсто језгро око кога су се окупљали партизани. Овим разним припремама које су стрпљиво извођене у Великој Британији може се приписати велики део одлучне улоге коју су одиграли разни покрети отпора на Западном фронту, а нарочито у Француској јединице FFI и FTP.[1])

Међутим, није било довољно да се само створе ове групе за дејство, за прикупљање бораца или за везу, као што су били САС и „Једбургс“. Било је потребно и да се снабдеју снаге отпора и то не само оружјем и муницијом него и опремом, храном, медицинским потребама и разноврсним материјалом. Снабдевање је било предузето више месеци пре почетка инвазије и вршено углавном ваздушним транспортима и бацањем помоћу падобрана, ноћу. Британски авиони типа „Дакота“ који су полетали са база из Велике Британије могли су у сваком лету да понесу 12 до 15 „контајнера“ у које је могло да се смести потребно оружје за око стотину родољуба. Број понетих „контајнера“ кретао се у наведеним границама зависно од даљине лета. Један „Дакота“ који је могао падобранима да баци 15 „контајнера“ на Париску област, могао је да их понесе само 12 за „маки“ Централног Масива. Сем тога проблем се усложавао и услед дужине ноћи, која се мењала према годишњем добу. Тако су бацања падобранима иза Лоаре, у јужној зони, била врло ризична за време кратких ноћи у јуну и првој половини јула. Међутим, у одлучној фази битке та је тешкоћа била савладана тако што се прибегло масовном бацању падобранима усред дана, које су вршиле америчке летеће тврђаве, добро заштићене ловцима. Овај начин је нарочито примењиван у јулу на Централном Масиву и на висоравни Веркор, где је у једном лету било бачено на „маки“ 800 сандука оружја.

Примери које смо навели показују колико су широко падобранци били коришћени у области појединих саботажа и препада ван великих ваздушнодесантних јединица, чију смо улогу раније овде разматрали. Поставља се овде још једно питање, али не тактичко, већ правно. Какав је положај борца падобранца према међународном ратном праву? Например, непријатељ баци поједине падобранце усред државе у близини важних објеката. Ови људи означе те објекте помоћу светлосних знакова бомбардерима. Њихов задатак је потпуно сличан једном извиђачком задатку.

---

[1]) FFI Forces françaises de l'Indenpendance (француске снаге независности) FTP — Francs — tireurs des Partisans (Партизани).

Ако су они униформисани и буду заробљени за време извршења свог задатка, треба их, према Хашкој конвенцији од 1907, сматрати за обичне ратне заробљенике. Такво гледиште било је заступљено и у италијанском војном листу „La Forze Armata“ у броју од 20 марта 1941 и британски падобранци који су заробљени у току операције у Италији, били су доследно сматрани као ратни заробљеници, саобразно параграфу 37 италијанског војног законика.

Пре него што закључимо ову главу о тактици ваздушнодесантних снага, још ћемо једаред подвући непотпуност и грубост слике коју смо изнели. Ми смо се трудили да изложимо разне начине најкорисније употребе ваздушнодесантних трупа: у офанзиви, противудару, гоњењу, одбрани — непосредна и посредна дејства — у препадима и операцијама десанта из ваздуха и с мора. Као закључак о свим овим различитим могућностима употребе навешћемо једну изреку Молткеа: „Не постоје крута правила и свакој новој ситуацији одговара други поступак.“

Глава пета

СПУШТАЊЕ ВАЗДУШНОГ ДЕСАНТА НА ЗЕМЉУ

Сад ћемо разматрати неке проблеме у вези са спуштањем на земљу. На садашњем степену развоја технике спуштање ваздушнодесантних снага може се извршити на три начина:

1. — падобранима,
2. — једрилицама,
3. — транспортним авионима.

Једрилице и транспортни авиони могу да слећу било на аеродроме, било на неку другу погодну просторију.

Најпре да претресемо питање спуштање падобраном. Падобрани који се употребљавају у разним земљама света имају углавном сличне карактеристике, које су изложене у прегледу на страни 73. Постоје два основна типа падобрана: са полуаутоматским отварањем и са потезним отварањем. У првом случају падобранац је везан за авион једним ужетом дугим шест метара. Кад падобранац искочи из авиона уже се затегне па затим пукне и падобран се отвори након падања од око 30 метара. Код другог типа отварање врши слободно сам падобранац после искакања. Постоје још неки модели који омогућавају да падобранац утиче на спуштање помоћу нарочитог уређаја за коришћење ваздушних струја. За употребу ових падобрана потребно је извесно искуство које се стиче само дужим вежбањем. Сем тога, њихова производња је сложенија и скупља. Ма ког типа били падобрани се праве у разним бојама: зеленој, црвеној итд., да би се сопственој извиђачкој авијацији олакшало распознавање ваздушнодесантних трупа.

Скакање се може извршити појединачно или у групама. За добро спуштање у тактичком погледу мора да се испуне два услова, и то:

а) да се избаци што већи број падобранаца у што краћем времену;

б) да се они спусте на што мању површину и на оном месту где треба да ступе у акцију.

Први услов може се задовољити на два начина: било да се сами авиони снабдеју са потребним уређајима, било да се згодно подеси пристизање транспортних авиона изнад просторије за спуштање.

Тврди се да су Немци у Холандији употребљавали неке транспортне авионе код којих се доња страна отварала као врата и тако се избацивали одједаред сви падобранци. Остварење оваквог уређаја могло би да буде од велике важности за решење проблема групног спуштања.

Техничке карактеристике разних типова падобрана

ДРЖАВА	Тип	Начин отварања	Како је обешено тело	Врста тканине	Пречник у метрима	Површина у м²	Средња брзина спуштања при земљи у м/сек	Тежина у кгр 2)
НЕМАЧКА	30 IЦ 24 Б	потезни	седећи	свила	7,5	45,8	6,0	10,0
	30 II Ц 24 Б	потезни	савијено	свила	7,5	45,8	6,0	10,7
	27 II Ц 20	полуаутоматски	за леђа или седећи	свила	8,0	50,4	5,5	8,0
	35 М 18 Б	на подешавање (1)	за леђа	мако	6,2	31,0	6,0	7,5
	38 М 18 Ц	потезни	за леђа или седећи	мако	6,2	51,0	6,0	7,9
САД	Свитлак	потезни	за леђа	свила	7,3	41,4	6,4	7,0
ЕНГЛЕСКА	Ирвинг БП	потезни	за леђа	свила	7,3	41,4	6,5	9,5
РУСИЈА	Ирвинг СП	потезни	седећи	свила	7,3	41,4	6,5	9,5
	Ирвинг ЛП	потезни	савијени	свила	7,3	41,4	6,5	9,0
ИТАЛИЈА	Салватор	на подешавање	за леђа	свила	6,5	37,7	7,0	6,5
ФРАНЦУСКА	Винаи	на подешавање	за леђа или седећи	свила	7,0	38,2	6,5	8,0
	Орс	на подешавање	за леђа	свила	7,0	38,2	6,5	8,0
ЧСР	Пак	потезни	за леђа	свила	7,2	41,0	6,0	8,5

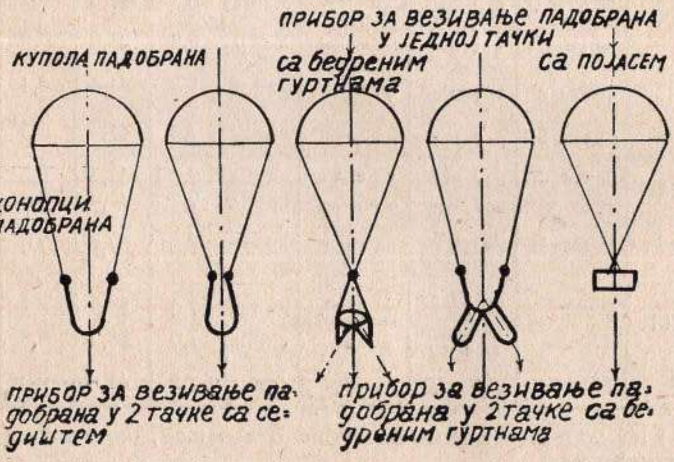
1) На подешавање: са двогубим отварањем, било потезно, било полуаутоматски.

2) Гежина комплетног падобрана са упртачима.

Но, ма какви резултати да се постигну овим начином, кад је потребно да се што више повећа број падобранаца бачених на исто место, неопходно је да се примене нарочити построји лета

у ваздуху. Транспортни авиони упућују се по групама од три авиона у реон где ће се вршити спуштање падобраном. Свака група лети у построју облика „V". За успешно спуштање неопходно је потребно да за време искакања свака група тачно одржава овакав строј, јер, довољно је да се само неколико авиона из њега удаље и неправилно испусте своје падобранце, па да се састав борбених група, кад се оне прикупе на земљи, више не поклапа са оним који је предвиђен у плану дејства, и да тиме сви прорачуни плана буду поремећени. Строј група од три авиона у облику „V" омогућава готово једновремено избацивање падобранаца из сва три авиона. Према неким подацима које смо могли прикупити о дејствима на Криту, тамо су видели неколико случајева где из једног авиона наједаред искоче тридесетак падобранаца. Вероватно је да су ти авиони били типа Јункерс 58 чија је носивост до 40 људи. Тако је, дакле, из сваке групе од три авиона која је стизала изнад борбене зоне готово једновремено искакало 90 падобранаца.

Важно питање у падобранству је висина скакања, јер од ње у великој мери зависи правилност извршења спуштања. Ту су од утицаја две ствари: тип употребљеног падобрана и дејство ваздушних струја за време спуштања.



Скица 14 — Техничке појединости разних типова падобрана

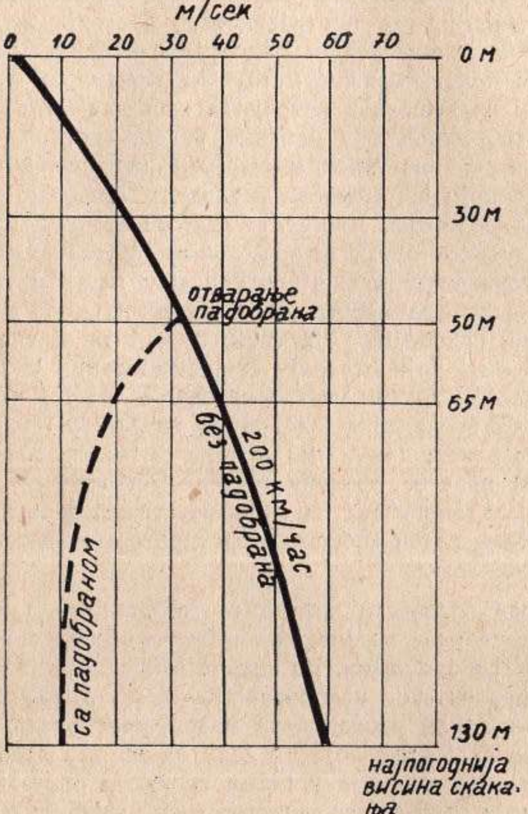
Полуаутоматски падобрани, то јест они који се отварају аутоматски одмах после искакања, нису погодни за скакање са велике висине. Утицај ветрова на спуштање долази много до из-

ражаја и јединице се излажу опасности да буду растурене на врло великој просторији кад стигну на земљу. Сем тога, у овом случају падобранци остају врло дуго изложени непријатељској одбранбеној ватри са земље. Ова незгода већ је дошла до изражаја у Холандији, где противавионске батерије нису управиле своју ватру на авионе већ на падобранце и нанеле им тешке губитке. То се поновило више пута и на Криту, где су Аустралијанци гађали из пушака и митраљеза нападача који је скакао са велике висине. Заробљени немачки падобранци огорчено су се жалили на овакав поступак називајући „непоштеним" митраљирање бораца који су, обешени у ваздуху, тренутно лишени сваке могућности одбране. Још једна незгода скакања из велике висине појављује се отуда што у таквим случајевима пилот има знатних потешкоћа у тачном одређивању места и тренутка кад треба да избаци падобранце. Из ових разматрања произлази да је једини тип падобрана који треба користити за скакање са велике висине онај који отварају сами падобранци у тренутку кад се налазе на 150 до 200 метара од земље. На тај начин највећи део спуштања врши се у слободном падању; утицај ваздушних струја постаје незнатан и падобранци су много мање изложени опасности да на себе привуку пажњу одбране са земље. Овај начин најпосле омогућава да гломазни транспортни авиони лете довољно високо да би избегли ватру противавионских батерија и непријатељске ловце.

И поред опасности којима се транспортни авиони излажу при скакању са мале висине, постоје ипак важни чиниоци у прилог томе да се оно врши. На првом месту постаје могућа употреба полуаутоматског падобрана. Како се отварање падобрана врши готово одмах после скока падобранци прелазе доста сигурно кратко отстојање које их дели од земље. Падобрани једне јединице која се избацује у истом тренутку отварају се готово једновремено и тако се све људство групе нађе на окуп кад стигне на земљу. Напослетку, најважнија предност је у томе што се јединице могу бацити тачно на оно место где је то потребно или у његову непосредну близину. Бранилац на земљи може да их запази само под малим углом изнад хоризонта и брзо му нестају из видика губећи се иза брежуљака и шумарака.

У брдовитим и планинским крајевима, где је оцена висине далеко тежа него у равници, скакање са мале висине је много опасније. За време борби у Норвешкој немачки падобранци искакали су са тако мале висине да су се многи од њих разбили о земљу или тешко повредили. Некима није могао да се отвори

падобран, а некима се отворио само делимично. Они пак који су успели да се сигурно спусте, били су тако деморалисани да су се без оклевања предавали.



Скица 15 — Брзина падања са и без падобрана

Немци сматрају да је најпогоднија висина скакања око 400 стопа, тј. 150 метара. Међутим, 1941 они су у својим рекордима скакања са мале висине помоћу полуаутоматских падобрана постигли висину од свега 100 стопа. Са падобранима снабдевеним ручицом за отварање које врши сам падобранац (потезни падобрани) забележени су скокови са око 210 стопа висине. Разуме се да су ово рекордни бројеви који обележавају спортске подвиге и да, према томе, ни у ком случају нису меродавни кад се ради о масовним скакањима које врше борбене јединице.

Спуштање падобраном са висине од 300 до 800 стопа, изражено временски, траје нормално 10 до 22 секунде — што се не може дати одређеније јер ово трајање не зависи само од висине скока, већ и од метеоролошких услова. Битно је то да се падање између полазне тачке и земље успорава тако да скакач додирне земљу са брзином која је испод границе сигурности, то јест 4,5 до 9 метара у секунди.

Услед мале носивости личног падобрана, која је срачуната, са додатком за сигурност на 200 фунти (100 кгр) опрема падобранаца мора да се ограничи на најнеопходније. Они су наоружани аутоматским пиштољима и другим лаким оружјем. Но зато су обилато снабдевени муницијом и сваки носи по неколико ручних бомби. Немачки падобранци имају још и по један нож о појасу, за борбу прса у прса. Глава је заштићена чврстом челичном кацигом. Униформа им је, комбинезон од лаке јаке тканине и ципеле са гуменим ђоновима. Са собом носе и храну у конзервама.

Поред појединачног наоружања ваздушнодесантним јединицама су потребна и заједничка, пратећа оруђа, као што су лаки митраљези, тешки митраљези и минобацачи. За спуштање овог материјала израђују се „падобрани за опрему" који се бацају едновремено са трупама и то по један на три борца. Материјал је запакован у нарочите судове, чији је општи назив, према енглескоме, „контајнер". Контајнери, било да су дрвени или метални имају ваљчаст или шестоугаони облик. За авион се причвршћују исто као и бомбе, под крилима или испод трупа. Откачињање врши пилот са свога места. Један Јункерс 52 може, например, да носи 4 контајнера. Празан суд тежак је око 60 фунти (30 кгр), а може да прими оружја и муниције у тежини 300 фунти (150 кгр). Према томе, напуњен контајнер тежак је приближно 350 фунти (175 кгр). То значи да је његова крајња брзина падања знатно већа него код људи — она достиже 35 километара на час. Услед тога контајнери обично пре стигну до земље него људи. Да би се ублажио удар о земљу са доње стране контајнера намештен је јастук „ублаживач" (амортизер).

Ознаке у разним бојама омогућавају ваздушнодесантним трупама да без двоумљења распознају шта они садрже (оружје или опрему) и којој јединици припадају. Да би се олакшало премештање контајнера на земљи они могу да се снабдеју точковима на скидање, који се пакују у самом контајнеру. Досад смо говорили само о контајнерима нормалног типа. За бацање падобраном тежег материјала Немци су имали посебне контајнере са корисним оптерећењем до 500 фунти (250 кгр). Да би се брзина падања смањила на потребну меру ови су контајнери имали три

падобрана уместо једног. За разлику од нормалних контајнера ови су се избацивали кроз врата авиона. У току Критског похода Немци су успели да на овај начин спуштају падобранима против-тенковске топове калибра 20 мм. Исто тако могу се спуштати и пешадиски брдски топови 75 мм, као и противавионски митраљези 20 мм. Но, ова оруђа, због своје тежине, морају претходно да се расклопе и поделе на више контајнера. Ово има ту озбиљну незгоду што сакупљање тих разних делова после спуштања и склапања оруђа проузрокује знатан губитак у времену, који може, у извесним приликама, да буде судбоносан. Тешки контајнери били су коришћени на Криту за спуштање падобраном мотоцикла морнаричког модела. Напослетку, у немачкој војсци постојале су и „бомбе за снабдевање", нарочити контајнери који су употребљавани на бојишту за снабдевање трупа храном и муницијом.

Овакво спуштање материјала падобранима има извесних незгода. Најозбиљнија је, без сумње, та што контајнер ретко кад падне у близини јединице којој је намењен. За време операције на Криту било је много таквих примера. Сваки пут кад су Немци вршили спуштање на просторију где је било противничке одбране, њихове ваздушно десантне трупе, чим би се спустиле, биле су присиљене да се заклоне од непријатељске ватре и нису могле да узму своје наоружање све док не би наступило затишје или чак све док им спуштање ноћи не би за то пружило прилику. Под таквим условима било је практично немогуће постићи да свака група пронађе оружје које је баш за њу бачено. Из тог разлога ваздушнодесантне трупе морале су да буду потпуно обучене у употреби најразличитијег наоружања, подразумевајући ту и непријатељско. У Немачкој су чињени покушаји да се ова незгода отстрани. Сваком падобранцу прикачиван је по један специјални контајнер од 60 фунти (30 кгр). На висини од 60 метара падобранац је откачињао тај контајнер помоћу једне ручице. На тај начин човек и његова опрема падали су у непосредној близини. Ипак, по нашем мишљењу, примена оваквог начина у борби не изгледа практична, пошто је скопчана са употребом сложеног механизма.

Пре рата Немци су рачунали да из једног авиона Јункерс може да искочи 12 људи за 10 секунди. Ако узмемо да је брзина авиона 300 километара на час, можемо срачунати да ће таква група, кад стигне на земљу, бити растурена на дужини од 800 метара. Тај резултат није сасвим задовољавајући. За транспортовање једне падобранске чете потребно је око 13 авиона. Ако они пристижу на просторију спуштања узастопно, на 300 метара један позади другог, избацивање целе јединице може се изврши-

ти за око 3 минута. Уствари, Немци су успевали да падобранима спуштају једну чету на просторију која није била дужа од 200 до 400 метара. Кад се авион приближи просторији пилот му смањује брзину на минимум — око 160 километара на час — и сиреном даје знак за искакање. Тада сви искачу једновремено.

За спуштање и прикупљање чете на земљи може се данас узети да је потребно око 12 минута, рачунајући то време од тренутка кад први падобранац искочи из првог авиона, па до тренутка кад се јединица, са својим наоружањем, потпуно прикупи. Немци су тврдили да су спуштали падобраном до 3000 људи за један час. У току првих 6 часова Критске битке они су успели да баце 2000 људи на аеродром код Малеме, док је за исто време укупна цифра избачених падобранаца на острво износила:

2000 код Малеме
2000 у рејону Канеје
1200 код Ретима
2100 код Хераклиона

тј. укупно 7300 људи.

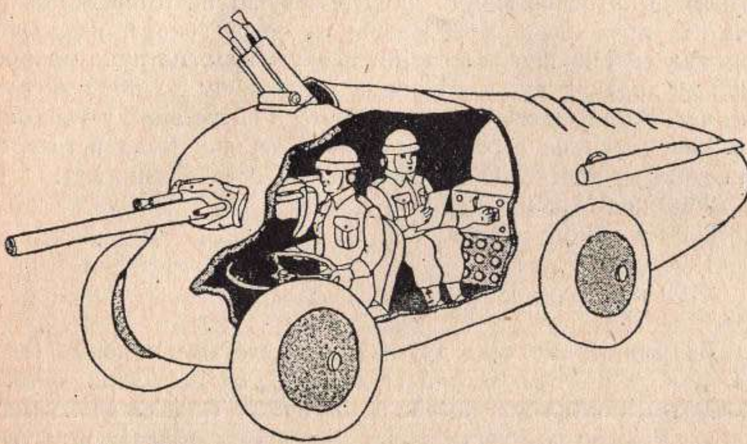
Да размотримо сада други начин: слетање помоћу једрилица. Кад се за транспортни авион прикаче једрилице, онда се његова транспортна моћ повећа за 50 посто. Тиме се веома много добија и можемо очекивати да ће због тога у развоју ваздушнодесантних јединица једрилице играти све већу и већу улогу.

Ми смо већ подвукли важност коју за ваздушнодесантне трупе има брзо пристизање њиховог материјала, а нарочито њиховог тешког наоружања. Ваздушнодесантним трупама је могуће да, наоружане само аутоматима и ручним бомбама, помоћу изненађења постигну известан почетни успех, али чим одбрана стигне да се прибере, настаје сасвим друга ситуација. Ваздушнодесантне трупе могу тада обезбедити свој положај само ако располажу тешким наоружањем. Без њега немају никаквог изгледа да би могле учврстити постигнути успех и остварити довољну концентрацију снага за извршење свог задатка. Но, није довољно само наоружање. Њима су такође потребна и транспортна средства да би могле лако и брзо да се крећу и да транспортују своју опрему. Све ове проблеме могуће је решити слетањем једрилица.

У току прве половине Другог светског рата[1]), скоро у свим операцијама ваздушнодесантних трупа, предузимано је најпре заузимање аеродрома, помоћу којих је затим нападач транспортним авионима допремао појачања и тежи материјал. Почетна акција предузимала се у непосредној близини изабраног аеродрома,

[1]) Битка у Холандији 1940. Критска битка 1941.

то јест у зони где је бранилац био предузео многе мере заштите, јер за разлику од транспортних авиона, једрилице могу слетати и на обичном земљишту. С њима је, дакле, поље дејства проширено и на подручја ван аеродрома, где је лакше постићи изненађење. Ту одбрана није тако јака као на самом аеродрому, па је спуштање људства и материјала лакше и са мање жртава. Напо-



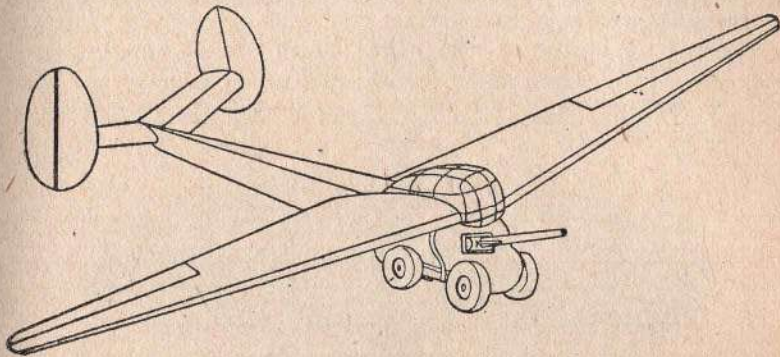
Скица 16 — Оклопно возило подешено за ваздушни транспорт (по замисли капетана Еберхарта)

мињемо, сем тога, да почетна површина коју заузму ваздушнодесантне трупе има само тренутну важност, јер она служи тек као полазни рејон за касније покрете[1]). Постепено, како се повећава заузето земљиште добија се на расположење читав низ места за слетање преко којих нападач прима појачања у трупама и снабдева се. Ово се детаљно предвиђа планом операције, а пристизање појачања, као и снабдевање, подешава се према развоју тактичке ситуације. Тако се обезбеђује потребна попуна ваздушнодесантних снага храном, наоружањем и муницијом.

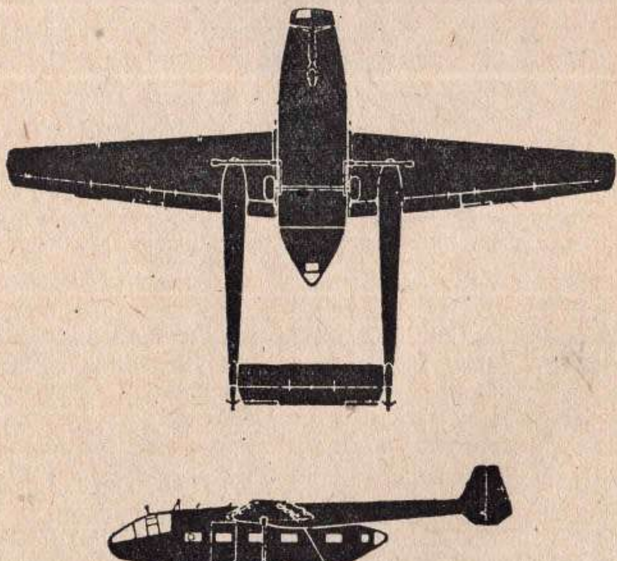
Но, не треба мислити да једрилице немају извесних недостатака. Највећи је у томе што оне, ма како да су вешто употребљене, ометају слободно кретање авиона реморкера и смањују њихову брзину на приближно једну четвртину. Тако они постају лак плен за ловце и погодан циљ за непријатељску противавионску одбрану. Кад једрилице лете саме, то јест од тренутка кад их реморкери ослободе, њихово приближавање земљи

[1]) У операцијама савезничких ваздушнодесантних трупа у Нормандији и Холандији 1944 нису били прво заузимани аеродроми.

тако је лагано да посаде, изложене митраљеској и пушчаној ватри, неки пут трпе тешке губитке. Да би им се, за то време, дала могућност одбране, добро је да се наоружају лаким митраљезима који би дејствовали кроз труп, чиме се омогућава посадама да за време приближавања ка земљи неутралишу одбрану.

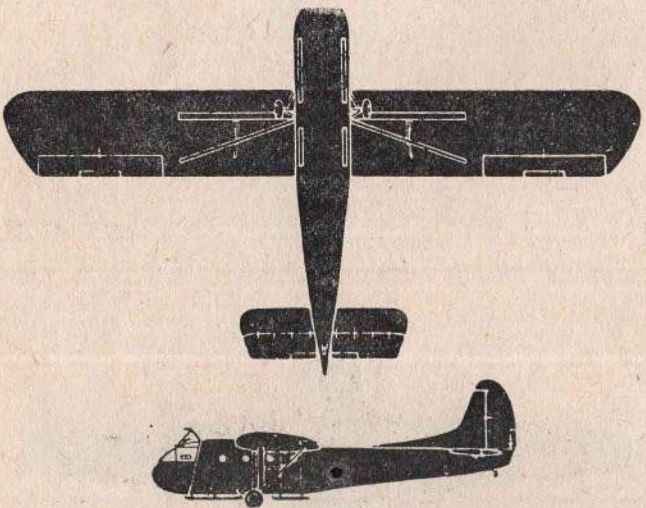


Скица 17 — Једрилица са оклопним возилом подешеним за ваздушни транспорт



Скица 18 — Једрилица Гота

Ни само слетање на земљу није без опасности за људство које се транспортује. У томе су немачке трупе на Криту имале тешког искуства. Доста њихових једрилица било је јако оштећено. По нашем мишљењу било би боље да се трупе које се транспортују на једрилицама спусте из њих помоћу падобрана. То би било сигурније за посаде а и економичније. На просторију за слетање спуштале би се само једрилице које су натоварене тешким материјалом. Остале једрилице, које би ваздушнодесантне трупе напустиле у лету, вратили би авиони реморкери на полазне аеродроме. Ту би оне имале добро уређен терен за

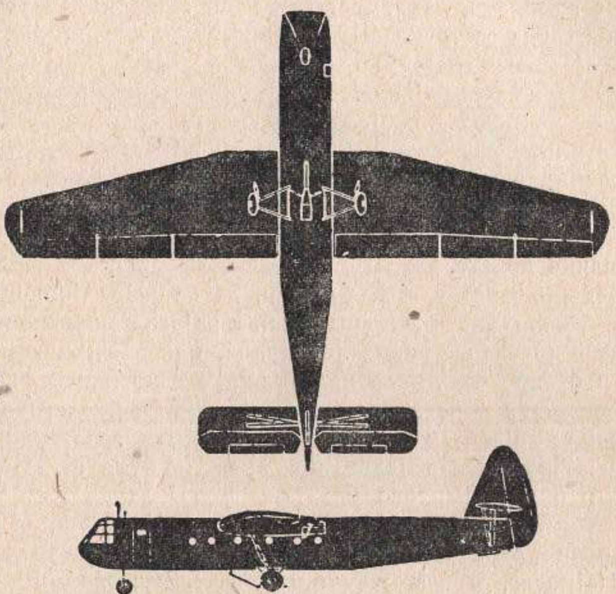


Скица 19 — Америчка једрилица ГГ 4

слетање и остале би тако у сваком тренутку спремне за нови лет. Изгледа да су Немци у неким случајевима користили овај начин. Међутим, јасно је, да тај начин уколико с једне стране доприноси сигурности људства и једрилица, с друге стране ускраћује једну велику корист од једрилица, то јест могућност едновременог искрцавања целих јединица. Ове јединице, например, пешадиска одељења од 10 до 20 људи, остају у овом случају стално под надзором својих старешина, тако да се прикупљање за борбу водова или целих чета може извршити врло брзо.

Потребно је да се навикнемо да једрилице посматрамо на првом месту као превозна средства за наоружање, муницију или други материјал, као какву врсту великих контајнера. Тада ћемо

лакше разумети да је њихова употреба потпуно оправдана чак и у случају кад их доста велики проценат пропадне или се оштети у току операције. Израда једрилица, уосталом, лака је, и јевтина, јер се обично праве од дрвета са арматуром трупа од шупљих челичних делова. Типови једрилица које употребљава Луфт-



Скица 20 — Британска једрилица Хорса

вафе имају корисну носивост од једне до две и по тоне. У немачкој авијацији постоје и једрилице „Голијат“ које могу да преносе до 140 људи. Оне имају двоструки труп, а једну једрилицу тегле три авиона. Према томе, помоћу њих могу да се одједном баце читаве чете у позадину непријатеља (ск. 21).

Опити са једрилицама који су извршени на пространом немачком логоришту код Брунсберга (NSFK Staudarte 15)[1]) показали су могућност да само један авион тегли воз од 4 једрилице везане једна позади друге челичним ужетом дугим 100 до 300 метара (ск. 21). Немци су ове „ваздушне возове“ називали »Schleppzüge«. На сличан начин Јункерс 52 може да тегли три лаке једрилице постројене у облику „V“, на даљину од 500

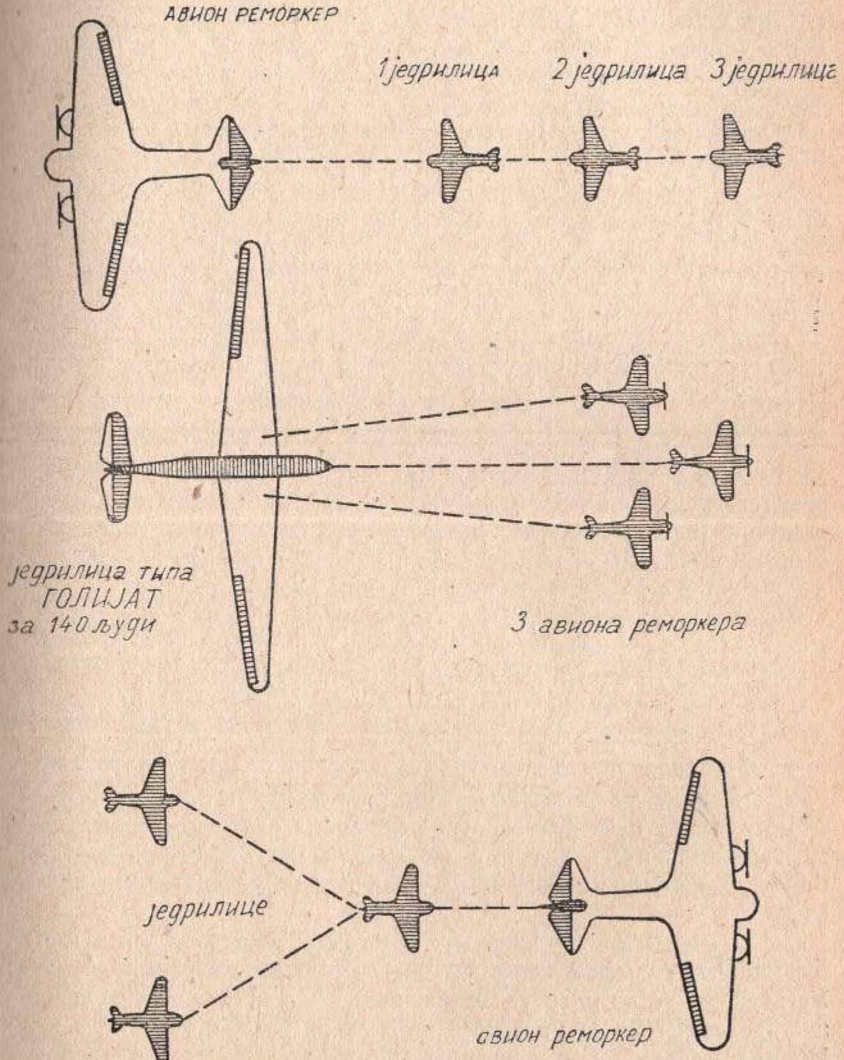
[1]) National Socialist. Fliger Korps.

километара (ск. 21). Једна од главних тешкоћа на које се наилази при образовању ваздушних возова јесте отпор у полетању. Да се, например, одлепи од земље воз од четири једрилице, није довољан само један авион реморкер, већ се додаје и други авион који се после поласка испреже остављајући првом авиону да продужи пут. Вршени су и други опити у циљу решења тога проблема, например, да се једрилицама дода нека врста стајног трапа са точковима које покреће мали помоћни мотор. Овај уређај много смањује отпор при поласку. Примењен је на Криту где је запажено више овако опремљених једрилица. Поред тога, мотори код ових једрилица употребљавани су још и за покретање елиса при слетању на земљу, што је омогућавало да се слеће тачно и потпуно независно од ваздушних струја. Најзад, последњи начин који су Немци пробали састојао се у томе да се испод једрилице ставе колица која остају на аеродрому кад једрилице полете.

У једриличарству има, уствари, да се реши још читав низ проблема. Начин израде, проналажење највеће могућности оптерећења без повећања обима једрилице, одређивање најпогоднијег угла и брзине спуштања на земљу, смањивање отпора у кретању кроз ваздух и на земљи, управљање итд. Све су то питања за решавање. Још и многе друге појединости заслужују пажњу стручњака. Производња једрилица мора да буде што је могуће јевтинија и бржа. Њихово уређење треба да дозволи утоваривање и истоваривање у најкраћем времену. Њихов труп мора да буде отпоран према ударима при слетању и да потпуно штити товар. Најпосле, и слагање товара захтева велику пажњу. Не треба заборавити да се једрилицама морају да превозе и нарочито осетљиве справе — оптички инструменти, радиостанице итд. — за чије су паковање потребни специјални контајнери који се лако истоварују и утоварују.

Једновремено пуштање више једрилица изнад једног терена за слетање може се нормално извршити само ако су сопствене снаге образовале довољну заштиту на земљи, или ако се не очекује никакав отпор непријатеља. Била би велика грешка да се покуша слетање без претходно обезбеђене заштите, сем ако је нападач сигуран да ће остварити потпуно изненађење. Истина, спуштање једрилица према терену за слетање не прати никаква бука, али је оно толико лагано, да непријатељ ако га примети може ставити у дејство своју противавионску одбрану и лако уништити већи део једрилица за време њиховог спуштања. Ваздушнодесантне трупе могу знатно да повећају своју сигурност при слетању заслепљивањем непријатељске одбране на земљи

помоћу димних бомби које се бацају из једрилица или из авиона. Једини изузетак од изложених мера могао би бити кад се спуштање изводи у тако малом обиму да ту заштита више није неопходна. У таквом случају авион реморкер ослобађа једрилицу на



Скица 21 — Ваздушни возови (по чехословачком мајору Ситеку)

одређеној висини, например, 800 метара тако да она, спуштајући се под углом од једне десетине или једне дванаестине, слети на 4 километра од места где је пуштена.

Под нормалним околностима прво авион реморкер обично смањи своју брзину на око 150 км/час. Једрилице ослобађа са висине испод 1700 метара, кад приђе изабраном терену на 3 до 8 км. Једрилице ако користе закрилца за кочење, могу да стигну на земљу са бризном од 40 до 65 километара на час. Али чак и са том брзином ударац о земљу биће јак. Управо због тога авиони реморкери и морају да ослободе једрилице на таквој удаљености од терена и на прилично великој висини. Кад би било технички могуће да се брзина слетања још успешније кочи, онда би висина откачивања једрилица могла да се смањи на 200 метара што би било врло корисно. У том правцу вршени су опити са резултатима који обећавају успех. Најпосле, да укажемо и на најновију технику слетања, која још није изашла из стадија првих опита, а састоји се у томе да се једрилица спушта „у понирању“, попут орла који се устремљује на свој плен. На овај начин било би могуће слетање са великих висина и постизање изненађења.

По питању слетања ваздушних возова потребно је истаћи неколико посебних напомена. Узмимо случај да су ови возови састављени од транспортних авиона у којима су смештене ваздушнодесантне трупе и од једрилица натоварених тешким материјалом. На извесном, погодно изабраном отстојању од терена за слетање, транспортни авиони ослободиће једрилице. Док једрилице лагано продужавају свој пут, авиони ће прелетети изнад изабраног терена и избацити ваздушнодесантне јединице са падобранима. Затим ће се приближити и једрилице. Њихови пилоти осматрају земљиште да би распознали просторије којима су овладале падобранске јединице.

Ове јединице искористиће то кратко време што су претекле једрилице да би им на брзину припремиле што им је потребно за слетање и да би уговореним знацима означиле најпогодније делове земљишта. Транспортни авиони могу да баце и димне бомбе да би једрилицама тачно означили место слетања и правац ветра.

За теглење једрилица не мора да се употребе транспортни авиони. То се може поверити бомбардерима, па чак и ловцима. Уствари, за то се могу употребити било какви авиони, и они најзастарелији. Ако се употребе бомбардери — као што су радили Немци, који су на Криту у више махова користили четворомоторне бомбардере Фоке Вулф — изгледа могуће да се њима даде

двострука улога: најпре да доведу једрилицу на одређено место, затим да изврше потребна бомбардовања. Тај начин, кад би се применио у великим операцијама, свакако би довео до извесне збрке, док је напротив за мање акције или препаде врло погодан.

Навигација једрилица за време док су тегљене, а још више пошто се ослободе, много је зависна од ваздушних струја и општих метеоролошких услова. Јачина ветра утиче у исто време на брзину једрилице и на њен угао спуштања. А што се тиче правца ветра он је од веома велике важности, јер утиче на правац слетања тако да правац слетања може услед правца ветра да отступа од правца лета за угао од 0 до 180 степени.

Под најповољнијим условима за слетање једне једрилице није потребна површина дужа од 25 метара. Но, у операцијама великог обима, где у исто време треба да слети велики број једрилица, потребне су велике просторије. Њих је често тешко наћи на пошумљеном, брдовитом и планинском земљишту. Кад је ипак потребно да јаке ваздушнодесантне снаге слете на мању просторију онда, да би се избегао неред и пометња, морају претходно да се баце падобранима специјалне јединице „за регулисање ваздушног саобраћаја", које ће извршити потребне припреме за уредно слетање једрилица.

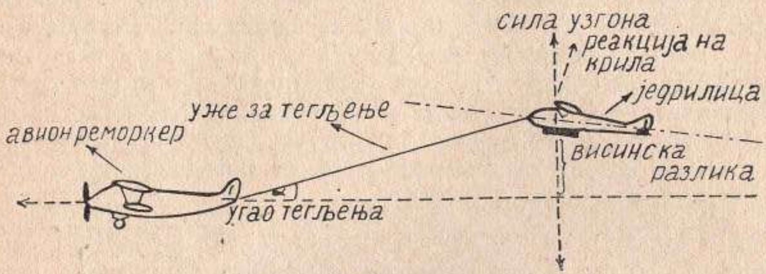
Управљање једрилицама кад је време облачно или магловито веома је отежано. Рђави метеоролошки услови и слаба видљивост могу да спрече свако масовно слетање. Немци су вршили специјалне опите у Пољској да би томе нашли лека. Но, и поред великог труда не изгледа да су имали успеха. Досада још ниједна већа операција ваздушнодесантних снага није извршена у тамној ноћи. Показало се да је слетање једрилица, прикупљање материјала и припрема трупа за борбу, тешко изводљиво чак и при месечевој светлости[1]).

Укратко, главна корист од једрилица је у транспортовању материјала, јер помоћу њих могу да се дотуре све врсте потреба и кад нема аеродрома, на обично земљиште. У таквом случају ово импровизовано летилиште постаје привремена база за борбе на земљи. У времену кад су припремали инвазију на Велику Бри-

---

[1]) Колико ми знамо, једини изузетак пружа једна епизода из похода на Северну Бирманију 1943 године. Један јак одред британских ваздушнодесантних трупа спустио се једне ноћи на преко 300 километара у јапанску позадину, усред џунгле. Искрцавање је потпуно успело. То се објашњава, пре свега, тиме што на земљи није било никакве одбране и чињеницом што је операција, извршена по јасној месечини, избегла дејству непријатељске авијације.

танију, ујесен 1940, Немци су вршили у Пољској, код Лублина, велике ваздушнодесантне маневре. Говори се да су, помоћу слетања 200 јункерса 52, од којих је сваки теглио по две једрилице, успели да у једном потезу спусте на земљу снагу од 2000 људи.



Скица 22 — Ваздушни воз

Немачке једрилице

ТИП ЈЕДРИЛИЦЕ	Распон крила у метрима	Носивост у тонама	Колико људи и материјала може да прими	Напомене	Наоружање
1. ДФС 230	21,45	1	10 људи, 1 лаки и 1 тешки митраљез и муниција	Може да је тегли готово 12 разних типова немачких авиона, например: Ме 109, Ме 110, Ме 126 итд.	Лаки митраљез који дејствује кроз отвор у трупу
2. Гота 242	31,5	2,5	20 до 30 људи или 2,5 моне материјала	Тегли је транспортни авион за трупе Ју 52	4 лака митраљеза (2 гађају са предње доње стране, а 2 од позади)
3. Мерзебург	52,5	10	један пољски топ 155 мм и један лаки тенк.	Тегле је 2 или 3 транспортна авиона за трупе Ју 52	
4. Голијат	81,0	16	140 људи	Тегле је три транспортна авиона за трупе	

Пошто смо размотрили десант трупа и материјала помоћу једрилица, сада треба да испитамо проблем слетања на аеродроме помоћу транспортних авиона. Да би се применио овај други начин, потребно је да је нападач претходно заузео, поред самог аеродрома, и његове прилазе, као што су урадили Немци у Холандији, Норвешкој и на Криту. После ових операција, постепено како је развој рата доводио до све већег усавршавања технике једрилица, ваздушнодесантне трупе су се све више ослобађале употребе аеродрома.

Аеродроми се користе само за спуштање врло тешког материјала, као што су, например, оклопна возила. Но, ипак, од оклопних кола долазе у обзир за ваздушни транспорт само најлакши типови. Дуго времена се тврдило да су Немци почев од напада на Крит транспортовали ваздухом и тенкове. То је обична гласина коју није потврдио никад ниједан званичан документ и која је могла потећи просто одатле што су побркани тенкови и лаки теренски трактори који постоје у саставу немачких брдских дивизија, па су са њима транспортовани. Но, изгледа да су Американци врло добро решили проблем ваздушног транспортовања лаких тенкова. Што се тиче Руса, они су још пре рата употребљавали авионе типа „Максим Горки" са шест мотора укупне јачине 7000 до 8000 КС који су могли да преносе 100 људи, као и авионе типа „Белковитинов" са 4 мотора од по 800 КС, са корисним теретом од 13 тона, који су могли преносити до

Немачки транспортни авион за трупе

ТИП АВИОНА	Користан терет у кгр	Домет у км	Брзина у километрима на сат	Колико људства преноси	
				посада	трупе
Јункерс Г 38	23.960	1200	180	4	40
Јункерс Ју 90	22.920	2090	320	3	30 до 40
Блом и Фос Бф 142	16.140	3540	349	4	30
Фоке Вулф					
Кондор фБ 200	14.550	1248	349	4	30
Јункерс Ју 52-3 м	10.500	878	257	2	14 до 20
Јункерс 86	8170	1490	320	2	12

130 људи потпуно опремљених, или само 70 људи и 6 тона тешког материјала, као што су возила, разно наоружање и оруђа.

Ако упоредимо десант помоћу транспортних авиона на аеродроме са десантом помоћу једрилица видећемо да први начин има такође недостатака. Врло је мало вероватно да ће се у будућности имати прилике да се затекну аеродроми тако потпуно без одбране као што су били они које су освојили Немци и Јапанци у току првог дела Другог светског рата. Сем тога не ради се ту једино о добро организованој одбрани на земљи већ и о одбрани коју ће ваздушном десанту супротставити непријатељска авијација. Управо ради тога да би избегли опасност од авијације, Немци су за време напада на Холандију 1940 радије спуштали своје ваздушне транспорте трупа на разне друге површине као широке друмове, спортска игралишта итд., што је заиста сасвим изводљиво ако се има на уму да је за успешно слетање авина довољна површина дужине 500 до 600 метара. Ипак, овај начин је веома скуп, јер се многи авиони оштете, сем тога, у оваквом случају потребно је да нападач буде сигуран да ће му садејствовати јединице бачене раније падобранима, или припадници

Подаци о неким типовима америчких и британских једрилица

Тип	Припадност	Карактеристике	Напомена
ГГ 4 (Хадриан)	америчка	Израђена потпуно од дрвета. Распон крила 24,90 м; носивост 3 тоне; транспортна моћ: 15 људи са потпуном опремом. Може да се снабде са 2 мотора.	Види скицу 19
Једрилица Хотспур	енглеска	Распон крила 13,5 м; дужина 12 мм; површина крила 24,6 м²; носивост (или користан терет) 0,9 тона; укупна тежина у лету са товаром: 1,6 тона; транспортна моћ: 8 људи са потпуном опремом.	
Једрилица Хорса	енглеска	Распон крила: 26,4 м; дужина 19,8 м; површина крила 99,3 м²; носивост 3,6 тона; укупна тежина са товаром 6,5 тона; транспортна моћ: 22 човека са потпуном опремом; брзина лета 256 км на час.	

Пете колоне, који ће извршити привремено обележавање ових импровизованих летилишта.

Какве се незгоде појављују кад се слетање врши на аеродром? Пре свега, наравно, бранилац поклања највише пажње аеродромима; даље, њему је ту дејство олакшано, јер нападач, за време слетања главних снага, не може да избегне опасно нагомилавање људства и материјала. За време искрцавања аеродроми су погодни циљеви за браниочеве бомбардере. Сем тога, баш у тренутку кад се слетање мора да убрза до максимума, капацитет летилишта се смањује услед закрчености многобројним авионима. Искрцавање авиона тражи прилично времена, које је уствари мртво време за коришћење летилишта. Посматрано под овим углом, зар не изгледа да је рационалнија употреба ваздушних возова него транспортних авиона? Транспортни авиони из састава ваздушних возова не морају уопште да слећу и могу да се врате у своје базе чим избаце трупе са падобранима и ослободе једрилице. [1])

Како год било, у свакој ваздушнодесантној операцији остаје као један од првих циљева то да се заузме један или више аеродрома, јер тиме се, поред осталог, олакшава садејство између ваздушнодесантних трупа на земљи и авијације. Нарочито ловци, чији је полупречник дејства мали, имаће на тим аеродромима драгоцену базу за своја дејства. Ако се већ аеродроми не освајају непосредним нападом могуће је да се помоћу једрилица трупе са материјалом спусте у њиховој близини и да изненадно заузму и саме аеродроме.

Мислима које су развијене у овом поглављу додаћемо, као закључак, да избор између разних начина десанта не треба да се остави случају, већ треба логично да произађе из извесних чињеница. А најважније чињенице, без сваке сумње, јесу: задатак ваздушнодесантних снага, посебни услови земљишта у зони која је изабрана за десант, метеоролошка ситуација и могућност транспорта. Могу се применити и сва три начина, узастопно или једновремено, што зависи од тога шта се жели постићи, какви су конкретни услови и општи склоп дејства.

---

[1]) Британци су за време операције у Бирманији применили посебан начин десанта. Прве једрилице искрцале су инжињериске одреде са целокупном њиховом опремом: џиповима, машинама, експлозивом, итд. Ове су јединице припремиле летилишта на која су после слетали транспортни авиони са трупама. Овај начин је био у тој прилици могућ само зато што је ту била ненастањена зона — тропска џунгла.

Глава шеста

ВАЗДУШНОДЕСАНТНА ДИВИЗИЈА

У организацији земаљских здружених јединица — било да се ради о пешадиским или о оклопним дивизијама — одлучујући фактор остаје тактичка употреба тих јединица у борби. Код ваздушнодесантних трупа ствар не стоји тако. Код њих је организација условљена, пре свега, својствима која изискује ваздушни транспорт. Било да се ради о њиховом наоружању или о њиховој опреми, ниједан се детаљ не може испитивати ни утврдити а да се при том не води рачуна о носивости и могућности утовара ваздушних транспортних средстава и о техничким условима слетања. При таквим условима јасно је да ће и тактичка употреба ваздушнодесантних трупа бити под јаким утицајем могућности ваздушног транспорта и кад упоредимо тонаже које се могу преносити ваздухом са онима које преносе возови и моторна возила, морамо се зачудити колико је у том поређењу слаб ваздушни транспорт.

У овој глави разматрамо састав и организацију ваздушнодесантних јединица. За оквир овог проучавања служиће ваздушнодесантна дивизија. Пошто је њена моћ не само у њеној стварној снази, већ и великим делом у могућностима брзог кретања, најпре кроз ваздух, затим на земљи после слетања, ова јединица може, сама, одлучно да утиче и на крупније операције које изводе земаљске снаге, или земаљске и поморске снаге заједнички. Проучавање се неће ограничити само на њене делове за борбу на земљи. Јер, ваздушнодесантна дивизија може да ступи у дејство са изгледом на успех само ако је мешовитог састава и ако посебним тактичким напорима њених разних делова управља једна заједничка команда. Она према томе треба да се састоји из следећа четири главна дела:

1 — дивизиски штаб,

2 — авијација за подршку,

3 — саме ваздушнодесантне јединице са својим службама снабдевања и помоћним службама,

4 — ваздушна транспортна флота, која обухвата и потребан број ловачких авиона издвојених за њену заштиту.

Свака операција ваздушнодесантних трупа добија свој прави карактер по авијацији, јер су ваздушнодесантне снаге потпуно зависне од ње у борби како у погледу подршке, тако и у погледу транспорта, снабдевања и појачања.

Из разлога економичности ретко ће кад Врховно командовање моћи да подели свакој ваздушнодесантној дивизији већи број авијациских јединица за сталну сарадњу. Све што оно може учинити, а да при том избегне распарчавање снага, јесте да у састав сваке дивизије додели, например, по једну извиђачку ескадрилу. Колико ће бити потребно да се, поред ове органске јединице, још авијације дода дивизији пред њену употребу? То ће у потпуности зависити од карактера операције и придаваће се, према приликама, ескадриле или читави пукови, па чак и авијациске дивизије.

Успех ваздушнодесантне дивизије зависи, врло великим делом, од способности његовог команданта, јер извођење комбинованих операција заснива се увек на дубоко проученој припреми и захтева прецизне прорачуне, као и велику бригу о свима појединостима. За такав рад потребан је командант јачих способности. То нас доводи до једног питања о коме је много дискутовано: треба ли командовање ваздушнодесантним трупама поверити авијатичару или официру сувоземне војске? Могу се бранити оба решења. С једне стране, ако се посматра важност улоге коју у таквим операцијама има авијација, изгледа паметно да се командовање повери неком вишем руководиоцу авијације. Но, с друге стране, пошто се коначно решење неће изборити у ваздуху него на земљи, зар не изгледа да би био бољи официр сувоземне војске? Тешко је пресећи такво питање. Но, како год било, битно је да командант буде способан у исто време за вођење борбе на земљи и у ваздуху. За рад по строго техничким питањима у вези са ваздушним транспортом и авијациском подршком у борби, придају му се стручњаци, који ће у тачно одређеним границама својих стручности делити са њим одговорност. Постављање задатка трима штабовима команде дивизија врши лично командант. Ти штабови су следећи:

а) штаб ваздушнодесантних трупа,
б) штаб авијације за подршку, и
в) штаб транспортне флоте.

Ова три штаба раде заједнички у команди дивизије. Њихов рад мора да се одвија у најтешњем садејству.

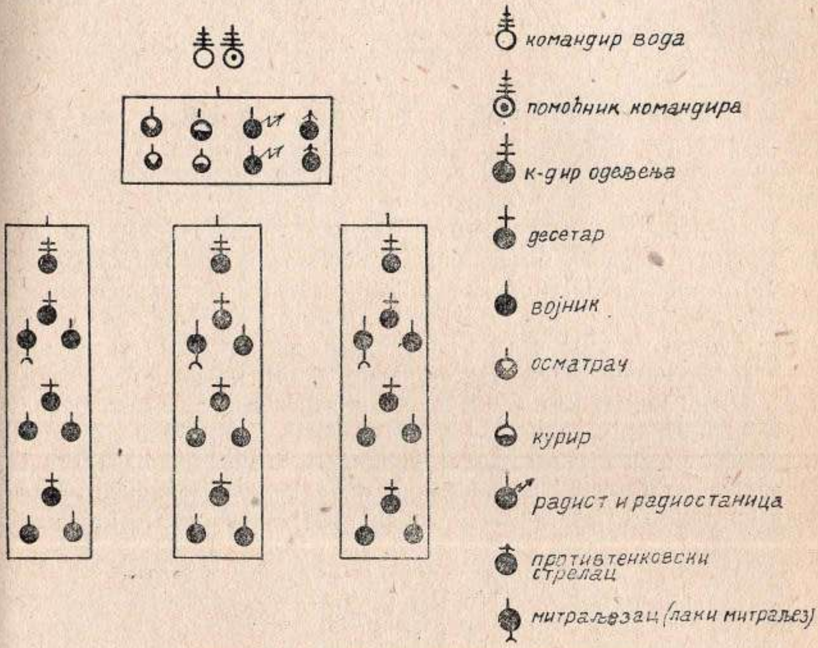
За време дејства команда ваздушнодесантне дивизије мора да подели свој рад на две оштро одвојене зоне, које су неки пут јако удаљене једна од других. Јер док ће један њен део остати на полазној просторији (позадински ешелон) да би био у вези са претпостављеном командом и старао се о упућивању потреба и појачања ка зони слетања, други део (истурени део, или дивизиско командно место) биће пребачен у зону слетања да би се старао о искрцавању и управљао борбом.

Очевидно је да ваздушнодесантна акција великих размера претставља сложен механизам чији рад зависи од савршене међусобне удешености многих разноврсних точкића. Према томе, команда која тиме руководи не би требало да се импровизује за сваку нову операцију, већ напротив, да буде стална. Непрекидна сарадња и заједнички живот развиће оно узајамно разумевање које је безусловно потребно за добро усклађивање дејстава на земљи и у ваздуху и правилно командовање рада појединих делова.

Не може се добити пуна корист из дејства ваздушнодесантних снага и авијације ако се није усвојио начин мишљења и делања у три димензије, који захтева савремена борба. У ваздушним или ваздушно-земаљским борбама командовање мора у потпуности да ревидира своја стара схватања о отстојањима, дометима, положајима, отсецима итд., којих се придржавало некада, у једноставној борби, која се водила само на земљи. За ваздушнодесантне трупе нема више препрека које се не би могле прећи. Вертикални обухват непријатеља могућ је исто тако као и хоризонтални. С обзиром на велику брзину авиона замисао и њено извршење у борби дешавају се готово истовремено. Обавештења, одлука, извршење — следе једно другоме таквом брзином, да се готово стапају у једну те исту мисаону радњу. У сваком тренутку и увек у кратким роковима, најчешће од неколико минута има да се доносе тактичке и оперативне одлуке.

Из овога се види како велику важност има личност команданта дивизије у таквим условима, у свим фазама дејства. Он мора да има вере у себе и осећај одговорности; мора да је вешт тактичар, да има гвоздену вољу, и у исто време дар сажетог и јасног изражавања. Ако нема тих особина, он ће бити неспособан да инстиктивно доноси муњевите и далекосежне одлуке које од њега сваког тренутка тражи развој дејстава. Напротив, ако је обдарен свим тим особинама, дивизија ће под његовом командом

дејствовати као оркестар под палицом свога диригента. Попут разних инструмената који учествују у симфонији у правом тренутку и са потребном јачином, разни делови дивизије сложиће своје дејство у борби у савршену хармонију.

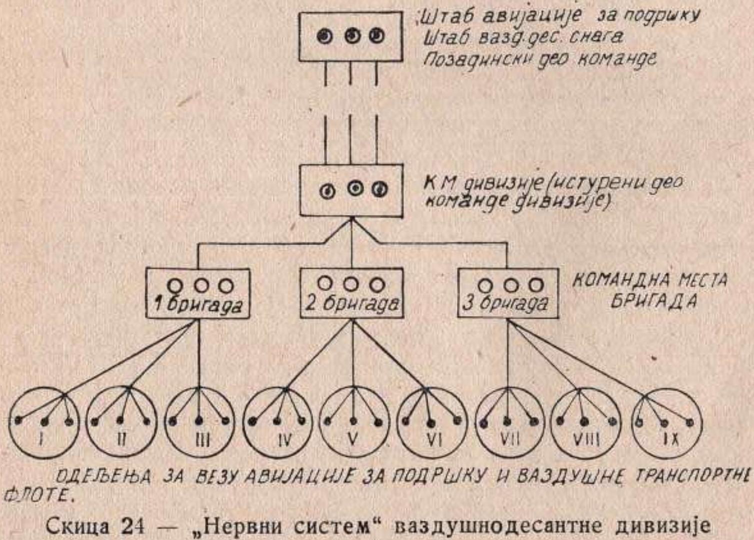


Скица 23 — Лаки ваздушнодесантни вод

Команда ваздушнодесантне дивизије сусреће са сваког тренутка са многобројним и различитим задацима и било би узалудно тежити да се они решавају по неким крутим шаблонима. Зато команда мора да буде способна да припреми и спроведе планове који ће бити надахнути само живом стварношћу и у којима ће брижљиво бити обрађене и најмање појединости садејства између разних јединица авијације, службе везе, поступак при укрцавању и полетању, сам лет, организација заштите летења и, напослетку, борба на земљи. По овој сложеној шеми имаће и команданти нижих степена (бригада, батаљона, итд.) да припреме планове свога рада који ће бити још детаљнији. Овај посао биће много олакшан ако су и потчињене команде организоване на сличан начин као и команда дивизије. Сем тога, свакој команди батаљона треба да буду придати официри за везу авијације за

подршку и транспортне авијације, чији је задатак да буду стално у вези са вишим техничким органима и да помажу својим саветима команданте јединица. На тај начин, чврст систем командовања повезаће све делове ваздушнодесантне дивизије почевши од њеног команданта па до најнижих извршилаца. Он ће оживљавати целу дивизију као што се код живог бића нервни систем шири од мозга ка удовима до врхова прстију и даје живост целом телу (ск. 24).

Ваздушнодесантне трупе деле се на две врсте, на лаке јединице и тешке јединице. Лаке се нормално спуштају падобранима, а тешке једрилицама. У задатак лаких јединица спада да у зони слетања образују ваздушне мостобране и да ту изврше све потребне припреме за искрцавање тешких јединица које их следе. Према томе, оне, бачене прве усред слабо познате и непријатељске територије, морају да освоје први део земљишта и да савладају читав низ непредвиђених тешкоћа. Ето шта се не сме никад губити из вида кад се проучава или испитује њихова организација и наоружање. Напомињемо да се њихово наоружање баца падобранима, као и оне саме, и да се налази запаковано у контајнерима који се расеју по земљишту. Како би онда могло, под таквим околностима, да се унапред појединачно одреде екипе које ће послуживати ово или оно оруђе, овај минобацач или онај митраљез? Свакако, ако то ситуација дозвољава, командир



Скица 24 — „Нервни систем“ ваздушнодесантне дивизије

Једрилице 1 савезничке ваздушнодесантне армије постројене на једном летилишту у Француској. Ове једрилице спремне су за учешће у ваздушнодесантној операцији која је, можда, била највећа у току рата, када су бачене ваздушнодесантне трупе на фронту 2 британске армије.

Савезнички падобранци спуштају се ради појачања јуришних снага I савезничке ваздушнодесантне армије, која је извршила десант у Холандији 17 септембра 1944. Један падобранац (лево) већ се ослободио свог падобрана и трчи према рејону прикупљања, док други (десно) прикупља своје конопце.

лаке чете трудиће се да прикупи своје људство чим се оно спусти на земљу и да му додели све расположиво оружје на начин који најбоље одговара тактичким потребама тога тренутка. Но, ако је рад ометан јаким противдејством одбране, сваки ће падобранац пожурити да употреби оружје које му је најближе.

Јачина одељења код падобранаца износи 9 војника и 1 подофицир. Одељење се даље дели на 3 групе, које сачињавају два војника и један десетар. Техничка преимућства овакве организације су у томе, прво, што сваку групу приликом спуштања падобраном прати њен контајнер са оружјем, који се избацује одмах после ње; друго, што одељење од 10 људи одговара капацитету највећег броја једрилица или транспортних авиона. Ова организација одговара и тактичким потребама савремене борбе, јер само тројна подела може добро да се прилагоди самосталним акцијама које су данас у борби правило. Треба, најпосле, да потсетимо, да одељење може успешно извршити своје задатке само ако су његово људство и његова ватрена средства добро уравнотежени и ако губитак неколико људи не може превише да умањи његову снагу. Кад се тако посматра не изгледа нам никако могуће да се бројно стање одељења, основне јединице ваздушнодесантних формација, још смањује. Четири одељења, од којих су три за борбу, а четврто за командовање, образује вод, којим командује командир вода. Јачина вода је 40 људи (ск. 23). Његово колективно наоружање чине 1 до 2 ПТ пушке и 3 лака митраљеза. Најмање једна трећина падобранаца мора да буде наоружана аутоматима. Наоружање употпуњује још сигнални пиштољ или друге справе за сигнализацију. Напослетку, не би било на одмет да се размотри питање да ли би било корисно да се лаком воду дају и мали пламенобацачи. На бази ових основних делова, лаки батаљон има 3 чете од по три вода и, да би располагао са нешто пратећих оруђа, одмах после бацања сваке чете спуштају се 4 митраљеза и 4 минобацача 50 мм у контајнерима.

Ваздушнодесантна чета тешког типа има 4 вода. Овај четврти вод, који је наоружан пратећим оруђима, чини главну разлику између лаке и тешке чете. Ова пратећа оруђа не бацају се падобранима него се спуштају једрилицама или транспортним авионима. Ту спадају 4 митраљеза, 2 минобацача 82 мм и 2 противтенковска топа (ск. 25).

Три тешке чете образују ваздушнодесантни тешки батаљон.

Због потешкоћа у транспорту и слетању ваздушнодесантне трупе могу имати само мањи број ПТ топова. Уосталом, питање је да не би било боље да се ови топови у тешкој чети замене са два пешадиска топа 75 мм. Свакако, ПТ топови, пошто имају по-

ложену путању, погоднији су за борбу са оклопним возилима, но, пешадиски топ 75 мм био би опет бољи за артиљериску подршку. Разлика у тежини ова два оруђа није велика, топ 75 мм тежи је једва 200 кгр. од ПТ топа. Само је проблем муниције озбиљнији, јер је метак топа 75 мм седам пута тежи од метка ПТ топа. А што се тиче мање ефикасности топа 75 мм у противтенковском дејству, она се може надокнадити повећањем броја ПТ пушака, које су веома погодне за борбу против лаких оклопних возила. Одбрана против тежих оклопних возила, у недостатку других средстава, остала би на бомбама, минама и флашама са запаљивом смесом.

Јачина ватре у савременој борби има за последицу смањивање унутрашње кохезије здружених јединица. Услед тога у току дејства командовање стварно прелази у руке извесног броја потчињених команди. То важи данас за обичне јединице у борби на земљи, но, то је још потребније код ваздушнодесантних снага, које морају стално да располажу изванредном гипкошћу ако се жели да њихови разни делови буду у стању да се у случају потребе боре сами и изоловани. Према томе, изразита црта њихове организације била би и што већа децентрализација система ватре и командовања. Чак и у најмањим јединицама оруђа потребна за подршку треба да уђу у стални састав јединице. Пошто је тактичка вредност свакога дела у битној зависности од наоружања којим располаже, једна јединица у стању је данас да изврши и оне задатке које раније не би могла решавати, кад није имала овако наоружање. Децентрализација не води растурању снага, већ, напротив, повећава како борбену вредност сваке јединице, тако и целине.

Има још један разлог за поделу тешког наоружања и најмањим јединицама. Претпоставимо да су сва та оруђа скупљена у једној већој јединици као што је пратећа чета. При сваком спуштању изгубиће се драгоцено време, јер прикупљање и склапање великог броја митраљеза, минобацача и ПТ топова, потото под ватром, биће извор потешкоћа. Насупрот томе, биће много једноставнији посао ако то има да се обавља у мањем оквиру пратећег вода. Зато је боље да се свакој тешкој чети дода по један такав вод (ск. 25) него да се у сваком батаљону организује по једна пратећа чета. На тај начин чета постаје права тактичка јединица, основна ћелија ваздушнодесантне дивизије.

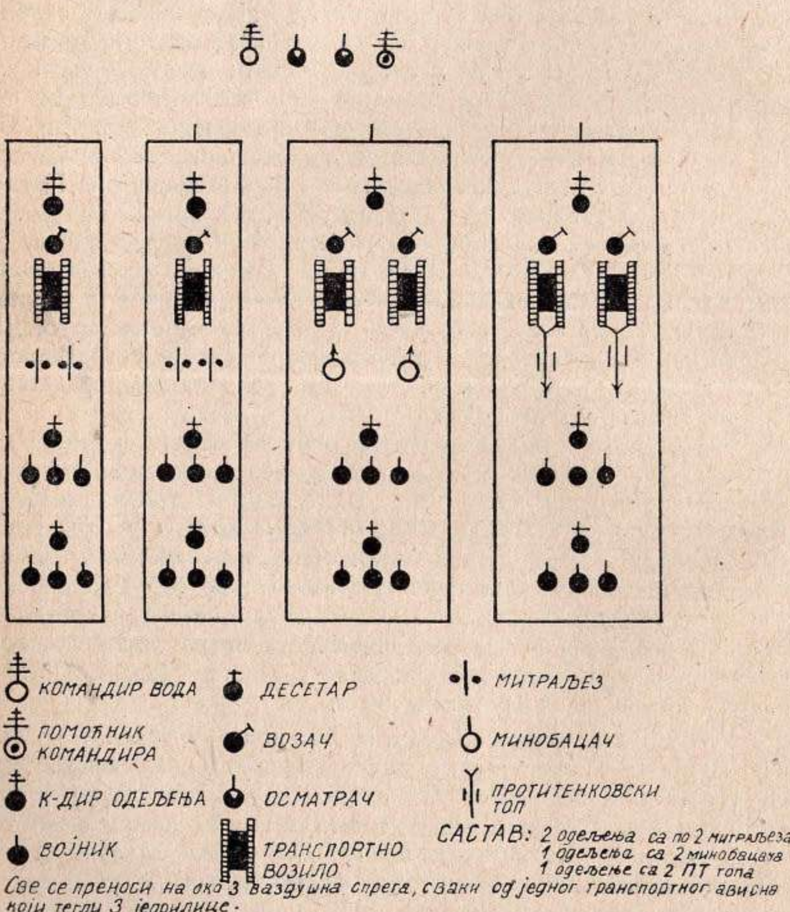
Већ смо навели да је основни задатак лаких трупа заузимање почетне површине за слетање. Јединица која то треба да изврши имаће мало да се креће и то на краћа отстојања. За пре-

ношење материјала биће јој довољна ручна колица. Напротив, једној ваздушнодесантној јединици тешког типа биће потребно, за превожење муниције и оруђа, известан број кола. Наравно, немогуће је да се за то употребе обични камиони. Изгледа да је најбоље решење проблема да се конструишу лака кола која неће бити тежа од 5 до 600 килограма, чији би облик требало да буде погодан за лак утовар у авионе или једрилице и чији би мотор био довољно јак за превлачење материјала по земљишту, као и за вучу пешадиских топова. Пошто би им унутрашња димензија била мала, у њима би било места само за једног возача. Ни на кола ни на оруђа која они вуку не би се стављао никакав оклоп, да не би била сувише тешка. Иако ваздушнодесантној дивизији мора да буде обезбеђено да у свакој прилици може рачунати на подршку својих бомбардера, ипак се не може очекивати да ће бомбардери успевати да савладају све непредвиђене препреке које се могу појавити у напредовању ваздушнодесантних трупа. Значи да ће се увек осећати потреба и за артиљеријом. Према садањем стању технике као ваздушнодесантна артиљерија могу да се употребе само лаки брдски топови. Лаки за расклапање и склапање после слетања, они су веома погодни за ваздушни транспорт. Њихова ватрена моћ, свакако мања је него код обичне артиљерије. То се може надокнадити додељивањем већег броја минобацача. У целини узев у проблему артиљерије у ваздушнодесантној дивизији већу потешкоћу чини само питање средстава за извлачење оруђа на положаје.

Ма како да је тешко са транспортом на земљи, битно је да свака ваздушнодесантна бригада има по један дивизион пољске артиљерије. Дивизион треба да се састоји од 12 топова, то јест од две батерије по 6 топова. Свака батерија дели се на три вода од по два оруђа и још једним лаким ПА топом. Не треба заборавити да је нужно да ваздушнодесантне трупе буду заштићене против ваздушних напада не само за време летења и слетања, него и за време борбе. Из тога произилази потреба да се свакој ваздушнодесантној дивизији додели у састав један противавионски дивизион од 12 топова 20 мм.

Успех једне ваздушнодесантне операције у великој је зависности од правилног рада службе везе. Ваздушнодесантна дивизија најчешће дејствује врло дубоко у непријатељској територији. Неки пут је дели више стотина миља од њених база, то јест са аеродрома са којих је пошла. Добре везе са овим аеродромима имаће великог утицаја на борбу. Потребно усклађивање покрета ваздушнодесантних трупа у ваздуху и на земљи може се постићи само ако се одржава непрекидна веза између

трупа и разних заинтересованих штабова. Тако делови три штаба (ваздушнодесантних трупа, авијације за подршку, ваздушне транспортне флоте) који су на КМ дивизије, морају стално бити у вези са одговарајућим деловима другог ешелона команде дивизије. Они морају исто тако да одржавају везу и напред, са трупама у борби, док ће други ешелон команде саобраћати са многим командама, установама и службама које имају задатак да потхрањују операцију, да упућују појачања и врше снабдевања трупа у борби свиме што им је потребно. Из свих ових



Скица 25 — Тешки ваздушнодесантни вод

разлога радиоопрема ваздушнодесантних јединица обимнија је него код обичних јединица.

КМ дивизије има своју чету за везу која располаже великим и средњим радиостаницама за радиовезе великог домета. Свака бригада такође има по једну органску чету за везу са средњим радиостаницама, док батерије и чете, за своје унутрашње везе, добијају лаке станице малог домета. За одржавање везе у ваздуху и између авиона и земље користе се најкраћи радиоталаси.

Важан део ваздушнодесантне дивизије чини и инжињерија. Поред својих обичних задатака: пољско утврђивање, рушења, постављање мина, маскирање итд., она има и врло важан задатак да припрема терен за слетање тешких чета које морају да пристигну одмах чим се успостави почетни мостобран. Тиме се објашњава што инжињериска чета, која је у саставу сваке ваздушнодесантне бригаде, на немачком носи назив чета ваздушног саобраћаја (Luftbetriebskompanie). Ми ћемо ове јединице назвати: чета ваздушне инжињерије.

Службе снабдевања ваздушнодесантне дивизије на просторији слетања, ограничене су на најмању меру што је разумљиво. Но, на базама дејства, то јест на полазним аеродромима оне су развијене у потпуности. У непосредној близини ових аеродрома налазе се складишта муниције, наоружања и хране из којих се врши дотур потреба у борбену зону за делове који воде борбу. Транспорт и подела ових потреба врши се под одговорношћу штаба транспорта.

Ми смо намерно оставили за крај овог разматрања један од најважнијих делова ваздушнодесантне дивизије, то јест дивизиску извиђачку чету. Њена улога није ограничена на обично извиђање. Као што смо већ нагласили, терен за слетање првих јединица само је привремен. Постепено, како напредују акције, дивизиска извиђачка чета, радећи у сталној вези са штабом транспорта, мора проналазити нове терене. Она је ради тога снабдевена са доста бицикла. Употреба овог средства за кретање не би требала да се ограничи само на извиђачку чету. И обичне ваздушнодесантне трупе могле би га искористити за повећање своје покретљивости, а да се тиме не повећа много оптерећење транспортних авиона и једрилица. Напоменућемо да обичан бицикл није тежи од 15 до 16 кгр, а целокупна тежина потребних бицикла за један ваздушнодесантни батаљон износила би свега десетак тона. Према томе, изгледа да би било од интереса да се међу батаљоне ваздушнодесантне дивизије уврсте и два батаљона бициклиста, например, по један на сваку тешку бригаду.

Укратко, ваздушнодесантна дивизија састоји се од три бригаде, свака од по три батаљона. Прва је лака бригада (или падобранска бригада), а друге су тешке бригаде (види преглед даље у тексту). Додавањем два дивизиона пољске артиљерије, једног противавионског дивизиона и других делова или помоћних служби, бројно стање ове здружене јединице износи нешто више од 6500 људи. При том, овај број стварно обухвата само борбене снаге. Свака чета, сваки батаљон и свака бригада располажу и са неке врсте „позадинским ешелоном", који остаје на полазном аеродрому и стара се о многобројним појединостима које су од интереса за јединицу којој припада. Ови „позадински ешелони" чувају у складиштима све што припада њиховим јединицама и што су оне морале за собом ту да оставе.

ВАЗДУШНОДЕСАНТНА ДИВИЗИЈА

(По замисли писца)

Команда дивизије
Штабна чета
Дивизиска извиђачка чета
Дивизиска чета за везу

А. — **Авијација за подршку**

1 извиђачка ескадрила

Делови авијације који су придати као појачање, саобразно карактеру операције

Б. — **Ваздушнодесантне трупе**

Лака бригада А:	**Тешка бригада Б:**	**Тешка бригада Ц:**
Штаб бригаде	Штаб бригаде	Штаб бригаде
Чета за везу	Чета за везу	Чета за везу
Чета ваздушне инжињерије	Чета ваздушне инжињерије	Чета ваздушне инжињерије
3 лака батаљона	3 тешка батаљона	3 тешка батаљона
Дивизион ПА артиљерије (12 топова 20 мм)	Артиљериски дивизион (12 брдских топова 75 мм)	Артиљериски дивизион (12 брдских топова 75 мм)

В. — **Ваздушна транспортна флота** (види главу VII)

Снаге и наоружање ваздушнодесантне дивизије

Људи — — — — —	6700	Лаких митраљеза — —	250
Пушака — — — — —	4200	Митраљеза — — — —	84
Аутомата — — — —	2500	ПТ пушака — — — —	90
Минобацача 50 мм — —	90	Минобацача 81 мм — —	48

ПТ топова — — — — —	36
ПА топова — — — — —	12
Пољских топова — — — —	24

Организација коју смо изложили, разуме се, није обавезна. Треба је посматрати само као скуп података који би могли послужити за основу у изналажењу система чије ће појединости да се прилагоде и усаврше саобразно практичним потребама и подацима искуства. Најпосле треба имати у виду да се више ваздушнодесантних дивизија може спојити у ваздушнодесантни корпус и да ће тај корпус, поред две или три овакве дивизије имати и своје органске делове — јединице за везу, инжињериске јединице, дивизионе пољске и ПТ артиљерије, митраљески батаљон, итд.

Да би излагање било јасније, ми смо описали каква би требала да буде ваздушнодесантна дивизија под идеалним условима. Међутим, у стварности остаје још велики број проблема за решавање. Један од тих проблема је наоружање ваздушнодесантних трупа. Не можемо отступити од гледишта да наоружање ваздушнодесантних трупа истим оружјем као и земаљских јединица претставља уствари, рђаво решење, јер, наоружање ових специјалних снага мора да буде прилагођено посебним условима под којима се оне боре, као и тешкоћама транспорта. Оружје мора да буде мале тежине, израђено, например, од лаких легура, лако за расклапање и склапање, јер нема другог начина да се најбоље искористи скучен простор авиона и једрилица.

Ваздушнодесантна дивизија, таква каква је приказана у овој глави, сигурно нема ватрену моћ обичне дивизије. Моћ се увек своди на питање тежине, а ваздушнодесантним снагама не може да се даје много тешког наоружања. Ваздушнодесантна дивизија мора да надокнади овај недостатак повећаном покретљивошћу, савременом увежбаношћу својих јединица, умешношћу у коришћењу земљишта и употребом маскирног дима, одржавањем тајности и стварањем изненађења.

И, последње, али важно: ваздушнодесантне трупе удвојиће своју снагу у борби храброшћу и офанзивним духом.

Глава седма

КРЕТАЊЕ КРОЗ ВАЗДУХ[1])

Ваздушни рат не задовољава се данас више само дејством на просторије појединих држава. Он се проширио на континенте. Његов карактер престао је да буде националан и постао је интернационалан. Ово обележје долазиће све више до изражаја како велике силе, са поседима растуреним широм света, буду развијале своје ваздухопловне снаге као најефикасније средство контроле и заштите најудаљенијих делова својих империја. Тако главна стратегиска улога, коју су раније играле велике ратне морнарице, тежи да пређе у надлежност авијације. Моћна авијација — а ту морамо укључити ваздушнодесантне трупе које су уз њу снажно привезане — сачињаваће, дакле, важан део сваке будуће војне организације, а играће тако исто првоpазредну улогу у сваком програму за реконструкцију света.

За употребу ваздушнодесантних снага није довољно решити само питање авиона, људи и опреме. У обзир се морају узети и други чиниоци који проистичу из онога што Немци називају „аерогеометрија“ и „аерогеографија“. Наши непријатељи су из ова два појма, са свом озбиљношћу која им је својствена, развили читаву науку, па онда према њеним законима проценили положај разних држава света. Пошто су пажљиво обележили места ваздушних база и места главних циљева па проучили њихов однос, узимајући у обзир полупречнике дејства бомбардера, они су, за сваку земљу коју су намеравали да подјарме, одредили главне „правце ваздушног напада“ и „зоне ваздушног дејства“ (Kraftlinien и Kraftraum). Они под „Kraftlinien“ подразумевају праву линију која веже неку ваздушну базу са циљем одређеним за њене бомбардере, док „Kraftraum“ означава простор у коме бомбардери могу да испоље своје дејство. Предузето

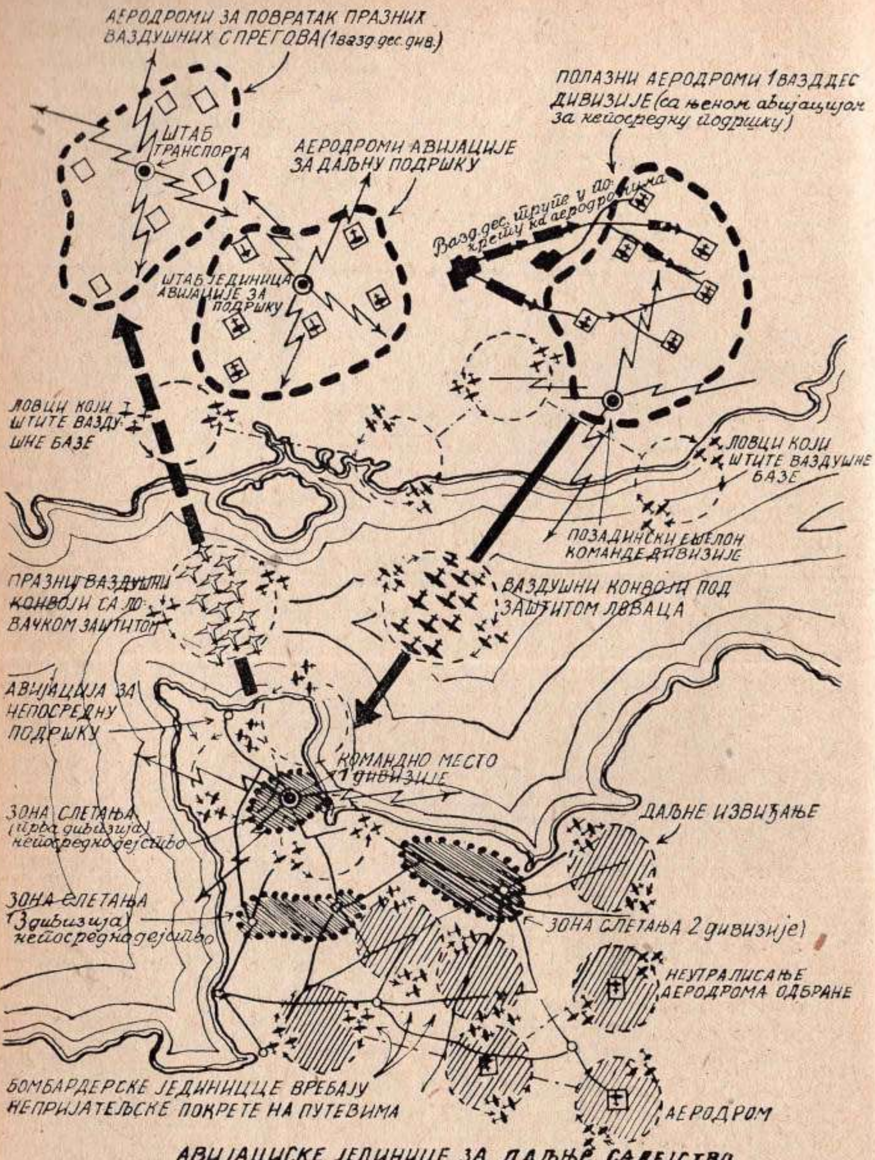
[1]) Под кретањем кроз ваздух подразумевамо покрет који врше ваздушнодесантне трупе од полазних аеродрома до бојишта.

проучавање није било без интереса. Јер, заиста, ситуација неке државе процењена са гледишта „аерогеометрије“ може бити повољна или неповољна, а у овом другом случају нова наука показује на који начин она може да се побољша. Немачка је, например, за напад на Норвешку побољшала свој аерогеометриски положај тиме што је подјармила Данску. На исти начин она је заузимањем Француске и Холандије побољшала свој положај за напад на Енглеску; њене ваздушне базе приближиле су се својим циљевима, а њене сопствене најосетљивије просторије, Берлин и Рур, остале су удаљене од британских аеродрома исто као и пре. На сличан начин Јапанци су се, заузимањем Француске Индокине и Анама, примакли Сингапуру, док су британске и савезничке базе остале на истом отстојању од Токија.

„Аерогеографија“ процењује ваздушне базе у погледу њиховог географског положаја, климе, облика земљишта и његовог састава. Она бира, свуда где то дозвољава блага рељефност, погодне пределе за припремање многобројних аеродрома, са којих ће бити могуће да се једновремено, са оближњих база, крену јаке ваздушнодесантне снаге — дивизије или корпуси. У планинском земљишту такво истраживање било би осуђено на неуспех не само због тога што је ту употребљиво земљиште малог пространства, него и због неповољних метеоролошких услова које ствара планински рељеф, нарочито кад се планински ланци протежу управно на општи правац летења. Изнад великих масива ваздушну навигацију ометају ваздушне струје и вртлози чија јачина може да натера авион на дуге обиласке; из долина, са језера, из удоља између разних ланаца и брегова, често се диже магла, тај велики непријатељ пилота. Због тога се у овим пределима дешава да рђаво време често присиљава авионе на принудно слетање ван аеродрома, или разбија построје јединица.

Пошто је свака од ових сметњи у стању да поремети општи план операције ваздушнодесантне дивизије, јасно је да у плановима команде дивизије метеоролошко предвиђање игра врло важну улогу. Метеоролошко предвиђање мора да обухвати ваздушни итинерер у целини, то јест мора често да се протегне до просторија удаљених више стотина километара, јер, као год што у зони поласка рђаво време може да омета полетање, тако исто јак ветар или слаба видљивост у зони слетања, могу да ометају искрцавање ваздушнодесантних снага и њихово даље садејство са авијацијом за подршку.

Пре него што се реши питање потребних средстава за ваздушни транспорт ваздушнодесантних трупа од полазних база до зона спуштања падобранима или за слетање, потребно је да се



Скица 26 — Кретање кроз ваздух

утврди колику тонажу треба транспортовати. Тежину самих трупа није тешко срачунати. Тежина једног падобранца са падобраном, личним наоружањем, опремом, муницијом и храном (храна се мора предвидети за цело трајање акције), износи око 110 килограма. Прорачун тешког наоружања и опреме, тежи је. Навешћемо само то, да за целу дивизију тежина трупа износи око 44%, а осталог товара 56% од укупне тежине. Грубим прорачуном долази се до следећих цифара:

Пешадиска чета (170 људи) 20 до 30 тона;
Пешадиски батаљон 70 до 90 тона;
Лака бригада 290 тона;
Тешка бригада 320 тона;
Цела ваздушнодесантна дивизија 1000 до 1200 тона.

На први поглед ове цифре изгледају доста охрабрујуће. На основу њих, за транспортовање једне ваздушнодесантне дивизије не би требало више од 500 до 600 летова Јункерса 52 или, у другој комбинацији, 125 до 150 транспортних авиона који би теглили 400 до 600 једрилица. Но, с обзиром на потребу нарочите предострожности при слагању терета и њихов добар размештај у сваком авиону, вероватно је потребно да се дода још 50% авиона. Слагање материјала и размештај терета тако да се не поремети равнотежа авиона у лету — то су врло важна питања. Сваком типу авиона (једрилице) одговара, уствари, један одређени распоред оптерећења који одређује како треба терети да буду размештени у слободном простору авиона.

Муниција, лако наоружање и опрема који се могу паковати у сандуке, могу се слагати без великог губитка простора, али утовар тешке опреме и самих трупа остављаће много мртвог простора. Кад се све то узме у обзир, можемо се придржавати следеће процене:

Пешадиска лака чета: 12 до 15 транспортних авиона или 4 до 15 једрилица[1]);

Пешадиска тешка чета: 19 до 21 транспортни авион или 5 до 6 авиона и 15 до 18 једрилица[1]);

Чета бициклиста: 10 транспортних авиона или 6 до 8 авиона и 18 до 24 једрилица[2]);

Лака бригада: 186 транспортних авиона или 60 авиона и 192 једрилице;

Тешка бригада: 258 транспортних авиона или 66 авиона и 240 једрилица;

---

[1]) Транспортни авиони Јункерс 52.
[2]) Транспортни авиони Јункерс Г 38.

Дивизија: 765 транспортних авиона или 194 авиона и 680 једрилица.

Изложени бројеви заснивају се на употреби једног авиона реморкера за три једрилице, сразмера која је засада у границама техничких могућности.

Велики транспортни авиони, као например Јункерс Г 38 и Фоке Вулф Кондор 200, који могу да носе по 30 до 40 војника са потпуном опремом, теориски погоднији су за пренос трупа. Совјетски Савез употребљавао је још пре рата авионе великих размера: „Максим Горки" са шест мотора укупне снаге 7000 до 8000 КС имао је места за 100 људи; авион „Болкевитинов" са 4 мотора по 800 КС могао је да понесе користан терет од 13 тона, например 130 војника са опремом, или 70 војника и 6 тона материјала, возила или оруђа. За преношење оружја и опреме, напротив, погоднији су авиони мањих типова, као Јункерс 52. Ове Јункерсе Немци су, уосталом, користили у пракси како за преношење људства, тако и материјала. Мањи а бржи од других, великих авиона, они претстављају мањи циљ за непријатске ПА батерије и ловце. Њима је, такође, лакше да се спусте до висине која је погодна за бацање падобранаца. Напослетку, њихово слетање је мање сложено него слетање великих транспортних авиона.

Организација ваздушне транспортне флоте зависи од састава ваздушнодесантне дивизије[1]). Ова организација мора да буде веома пажљиво проучена. Капацитет утовара авиона (једрилица) мора да дозвољава укрцавање целих јединица. То је, уствари, једини начин да се обезбеди непосредна тактичка употреба трупа одмах по искрцању. Ред по узастопности, који се држи при поласку јединица, јасно је, мора да одговара реду употребе који је за њих предвиђен у зони слетања. Придржавање овог принципа обавезно је на свим степенима, не само при ешелонирању поласка разних конвоја, него такође и у унутрашњем уређењу сваког од њих. Све до најмањих јединица ваздушне транспортне флоте, ред полетања сваког авиона са полазног аеродрома мора да се брижљиво утврди сообразно тактичкој намени, према којој ће се вршити употреба делова искрцаних на просторији за слетање. Чак и при укрцавању авиона треба водити рачуна да опрема која треба да се искрца прва, буде укрцана последња, на исти начин као што и људи који треба да се искрцају први, треба да буду што ближе вратима.

---

[1]) За детаљније податке о овој организацији, о организацији ваздушних возова и о узастопном реду кога се мора придржавати приликом поласка разних делова, видети странице 109, 110 и 116.

I. — ВАЗДУШНА ТРАНСПОРТНА ФЛОТА
(по замисли писца).

а) Штаб транспорта
б) Лаки транспортни конвој
в) Извиђачка ескадрила

II. — ТРАНСПОРТНЕ ЈЕДИНИЦЕ

Транспортна бригада А

(за трупе)
1. конвој (лаки)
2. конвој (нормални)
3. конвој (нормални)
4. конвој (нормални)
5. конвој (специјални)

Транспортна бригада Б

(за трупе)
1. конвој (лаки)
2. конвој (нормални)
3. конвој (нормални)
4. конвој (нормални)
5. конвој (специјални)

Транспортна бригада Ц

(за трупе)
1. конвој (лаки)
2. конвој (нормални)
3. конвој (нормални)
4. конвој (нормални)
5. конвој (специјални)

Транспортна бригада Д

(за снабдевање)
1. конвој (нормални)
2. конвој (нормални)
3. конвој (нормални)
4. конвој (специјални)

Транспортна бригада Е

(резервна)
1. конвој (нормални)
2. конвој (нормални)
3. конвој (нормални)
4. конвој (специјални)

III. — СЛУЖБЕ

а) Радионице
б) Јединице за везу
в) Јединице ваздушне инжињерије
г) Снабдевачке јединице

ПОЈЕДИНОСТИ САСТАВА

Ескадрила: 5 транспортних авиона и 15 једрилица
Конвој: 15 до 20 транспортних авиона и 45 до 60 једрилица
Извиђачка ескадрила: 6 авиона

СВЕГА У ВАЗДУШНОЈ ТРАНСПОРТНОЈ ФЛОТИ

404 до 480 транспортних авиона
1212 до 1440 једрилица
6 извиђачких авиона
Носивост: 2000 до 2400 тона приближно.

Ваздушна транспортна флота дели се на транспортне бригаде а свака бригада, према свом задатку, има више конвоја.

Конвоји се деле на ескадриле чији капацитет утовара приближно одговара потребама за транспорт једне ваздушнодесантне чете. Свака ескадрила се састоји од 3 до 5 возова, тако да је ваздушни воз уствари основна транспортна јединица. Једнородности конвоја придаје се највећа важност. Сви авиони у једном конвоју мора да имају исту брзину, јер без тога конвој не би могао одржавати построј у ваздуху. Ваздушни возови треба да буду сличнога састава — сваки авион да тегли исти број једрилица готово сасвим исте тежине.

НЕКОЛИКО ОБРАЗАЦА КОМПОЗИЦИЈЕ ВАЗДУШНИХ ВОЗОВА

(У овом погледу треба подразумевати под „посада" — људство авиона, под „људи" — људство ваздушнодесантних трупа).

I. — Транспортни авион	Јункерс 52 или 90. Посада и 20 људи
Прва једрилица	Пилот и 12 људи
Друга једрилица	Пилот и 12 људи
Трећа једрилица	Пилот и 12 људи
Свега	1 транспортни авион и 3 једрилице
Капацитет утовара	1 лаки пешадиски ваздушнодесантни вод
II. — Транспортни авион	Јункерс 52. Посада и 20 људи
Прва једрилица	Пилот и 1 лако возило са 2 митраљеза
Друга једрилица	Пилот и 1 лако возило са 2 митраљеза
Трећа једрилица	Пилот и муниција и опрема, можда још и неколико бицикла
Свега	1 транспортни авион и 3 једрилице
Капацитет утовара	1 тешки полувод
III. — Транспортни авион	Јункерс Г 38. Посада и 30 људи
Прва једрилица	Пилот и 12 људи
Друга једрилица	Пилот и 21 бицикл и друга опрема
Трећа једрилица	Пилот и 21 бицикл и друга опрема
Свега	1 транспортни авион и 3 једрилице
Капацитет утовара	1 вод бициклиста
IV. — Транспортни авион	Јункерс 52. Посада и 20 људи
Прва једрилица	Пилот и 1 пољски топ 75 мм
Друга једрилица	Пилот и 1 лако возило
Трећа једрилица	Пилот и сандуци са муницијом
Свега	1 транспортни авион и 3 једрилице
Капацитет утовара	1 артиљериски полувод

Наравно, материјал је веома разноврстан, оруђа врло различита, једна лакша, друга тежа, па се не могу увек товарити у исте типове авиона. Из тога произлази потреба да има више врста конвоја. Другим речима, састав ваздушног конвоја за трупе разликује се од састава конвоја за пренос артиљерије или во-

зила. Ту се употребљавају различити типови авиона и једрилица. Немци су, например, за тешке товаре оклопних возила употребљавали велике једрилице типа Мерсебург, које тегле по два или три Јункерса. Уопште, конвоји једне ваздушне транспортне флоте своде се на три типа:

1. лаки тип, који преноси истурени део команде дивизије и команди бригада, као и неке дивизиске делове (чету за везу, чету ваздушне инжињерије);

2. нормални тип, у који спадају јединице за транспортовање обичних ваздушнодесантних трупа; и

3. специјални тип, за тежи материјал — артиљерију и друге тешке јединице.

Но, ова подела није крута и може се појавити потреба да се у извесним случајевима, за посебне сврхе, прави још већи број комбинација.

Добра подела летећег материјала није једина брига штаба транспорта. Потребно је и савршено одржавање авиона и једрилица. У ту сврху на полазним аеродромима развијају се радионице из састава авијациских јединица. Ове су радионице у стању да брзо изврше све лакше оправке. Напослетку, резерва у транспортним авионима и једрилицама омогућава да се попуне губици настали за време транспорта. Ова „технича резерва“ мора да се предвиђа за око 25% губитака.

Ваздушна транспортна флота састоји се од пет бригада: три прве су за транспорт трупа, четврта за снабдевање, а пета чини „оперативну“ резерву. Ова „резервна бригада“ сасвим је нешто друго од оне техничке резерве коју смо напред напоменули. Њено постојање, свакако, претставља незгоду, јер повећава број авиона ваздушне транспортне флоте за неких 20%. Но, ипак, не можемо сматрати да она није потребна, јер се у току развоја ситуације може појавити потреба за извршењем неких покрета који нису предвиђени у почетном плану. Био би рђав начин економисања у авионима кад би се оно вршило укидањем техничке или оперативне резерве у ваздушној флоти. То економисање треба тражити у добром искоришћењу транспортних јединица. Мало је вероватно да иједна војска располаже са толико средстава да би могла придати, за стално, по читаву ваздушну флоту ваздушнодесантној дивизији. Ваздушнодесантне дивизије имаће за стално само једно мало језгро специјалиста за ваздушни транспорт, укључених у штаб. Сама ваздушна флота придаје се овим здруженим јединицама тек на месту и у тачно одређеном времену кад је то потребно. На тај начин може се десити да више дивизија користе за свој покрет исту транспортну

флоту. У оваквом случају мора веома пажљиво да се проучи подела места за укрцавање у вези са тактичким потребама, ако се жели избећи свака непријатност. За време Критске битке Немци су, например, пребацили на острво експедициону снагу од око 30.000 људи помоћу свега једне ваздушне флоте од око 700 авиона, из чега излази да је сваки авион морао да изврши читав низ летова између острва и континента.

Неће бити на одмет да се наведу неки бројеви који дају појам о количини. Флота од 480 транспортних авиона, која тегли 1440 једрилица, има капацитет утовара од око 2000 тона. Дневне потребе једне дивизије у храни износе приближно 100 тона, а њен нормални дневни утрошак близу 160 тона. Ови бројеви јасно показују да тешкоће које су некада изгледале несавладиве, као, например, снабдевање јединица које се боре усамљене или врло далеко од своје операциске базе, могу данас да се савлађују помоћу ваздушних флота у војскама које њима располажу. Вермахт је то већ доказао у Русији. Армија генерала Буша била је на тај начин снабдевана код Старе Русе. На исти су начин једрилице обезбедиле снабдевање трупа код Халфаје. Према „Хамбургер Фремденблату", од 1 септембра 1941, једна ескадрила Јункерс 52 извршила је у току седам недеља 2336 летова у Русији, прешла 444.000 километара и пренела 2700 тона ратног материјала на фронт. Ови су авиони у већини случајева слетали на аеродроме који су били изложени непријатељској ватри. Они су евакуисали у позадину 283 рањеника. На крају ових подвига ескадрила је од 15 формациских авиона имала у служби још 12, иако је протекло седам недеља. Познато је да се Јункерси 52 могу лако преудесити у амбуланту у коју може да се смести 18 рањеника седећих или 8 лежећих. То су заиста изванредне одлике ових авиона, услед којих им је немачки војник дао надимак „летећи фургон" (»Möbelwagen der Luft«).

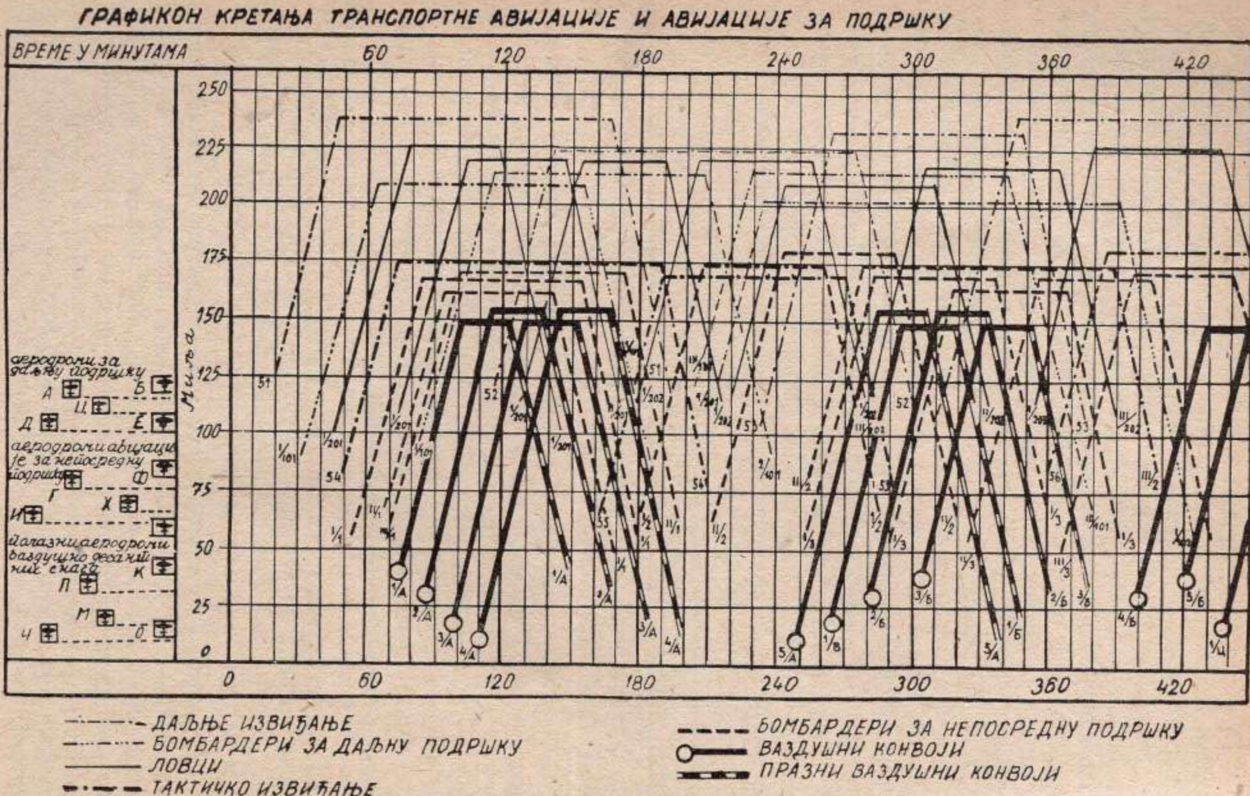
Дужност штаба транспорта је да за сваку операцију припреми план транспорта како људства, тако и потреба и наоружања, и да обезбеди његово извршење. Штаб је одговоран и за заштиту за време лета. Од тренутка када дођу на терен за укрцавање и док се баве на њему, као и за цело време лета, трупе су потпуно потчињене командовању транспорта. Разуме се само по себи да оно ради у тесној сарадњи са командама трупа. Ова потчињеност траје све док се не изврши искрцавање, за које штаб транспорта настоји да се обави у што краћем року. На тај начин, укрцавање и искрцавање врши се под једном истом командом.

Пређимо сада на само кретање кроз ваздух, то јест на најсложенији део ваздушнодесантне операције. Прво што је потребно то је да се пронађе погодна полазна база. То мора да буде земљишна просторија са добрим комуникацијама. Команда дивизије мораће да упућује врло брзо, са веома краткорочним авизо-наређењима велики број јединица ка полазним аеродромима. Из тога разлога биће увек боље да се ваздушнодесантне операције предузимају са аеродрома који су на подручјима са густом мрежом комуникација, путних и речних. Мора се признати да ће така подручја бити највише изложена ваздушним нападима непријатељских бомбардера, нарочито ако непријатељ посумња да ће она послужити као база за предузимање важних операција. Ми сматрамо, међутим, да тај ризик мора да се прими.

Што се тиче припрема акција, од битне је важности да се очува најстрожија тајност како у целини, тако и о свим појединостима које су с њом у вези. Мора се све предузети да би се ово постигло. У кругу командовања мора да влада најстрожије ћутање; не сме се дозволити да било какво обавештење изађе из његове средине или са неке друге стране. Број штабних официра којима је „поверена тајна" треба да је што је могуће мањи. Треба се постарати уопште да се потчињеним командама издају последње заповести тек на полазном аеродрому, неколико минута пре полетања.

Но, пошто ваздушнодесантна операција захтева обимније припреме него ма која друга операција истих размера и пошто опрема и авијација морају раније да се прикупе на полазним базама, потпуно је немогуће да се све то прикрије непрозирним велом. Немци сматрају да се најбоља заштита састоји у томе да се међу трупама прошире лажни подаци о датуму и месту операције која се припрема. Војници које су заробљавали Савезници у Холандији и другим земљама изјављивали су да су сазнали куда се упућују и где им је зона слетања тек у тренутку кад су стигли на полазни аеродром; било је, у неким случајевима, и таквих падобранаца који су примили заповест тек пошто су се живи и здрави спустили на непријатељску територију.

Као год што треба тајити место и датум операције, треба прикрити и њен обим. Ово се најбоље постиже тако да се потребне припреме поделе и врше на више одвојених аеродрома. Овај начин пружа двоструку корист: с једне стране, отежава се непријатељу уочавање који се терени користе, а с друге, то често одговара и стварној потреби кад је број авиона који ће се употребити тако велики да је немогуће да сви одједном полете



Скица 27 — Кретање кроз ваздух. Усклађеност по времену дејства авијације и трупа на земљи

с једног аеродрома. Тако је у операцији против Холандије (види главу II) немачка 22 пешадиска дивизија полетела истовремено са шест разних аеродрома. Штаб коме је поверен тај посао, то јест штаб дивизиског транспорта, одговоран је за саобраћај између ових аеродрома и за усклађивање припрема. Тај двоструки задатак на сваком аеродрому извршавају секције које образује и упућује штаб транспорта.

Свакако да је важније сакрити операцију од непријатеља него од сопствених трупа, и у томе је још један разлог да се користе базе растурене на што већем пространству. Јер, заиста, кад се све припреме врше на једном истом терену, необично прикупљање транспортних авиона и материјала привлачи пажњу непријатеља. Један је од задатака ловачке авијације да послужи као застор овом раду, тиме што ће спречавати непријатељској авијацији, нарочито извиђачкој, да продре у зону где се оно обавља. Припрема покрета може да се подели на три дела: састављање плана транспорта, како на земљи тако и у ваздуху; припремање материјала и трупа; припремање потребне ваздушне транспортне флоте. Најпре се довлачи на полазне базе, на неколико дана пре извршења ваздушног транспорта, најтежи материјал: артиљерија, возила и муниција. Привлачење трупа и лаке опреме врши се што је могуће касније. Долазак јединица ваздушног транспорта уређује се тако да не буде никаквог застоја између доласка, утовара и полетања сваке од њих. То захтева прецизан временски распоред рада око укрцавања. Помоћу оваквих разних мера предострожности, као и применом уобичајених начина маскирања у циљу прикривања трупа и материјала на полазној просторији, избегава се привлачење пажње непријатељског извиђања.

Сви пројектовани транспортни покрети морају да буду детаљно обрађени у „плану транспорта“ и да се, према томе, за сваки од њих израде заповести. У њима се назначују полазни аеродроми, време и рокови одређени за припрему ваздушних возова и за укрцавање трупа и материјала. Одређује се час поласка. У овим се документима излажу и задаци ловачке авијације која ће да врши заштиту лета, као и коришћење празних конвоја у повратку. Напомињемо да се ови конвоји врло често не могу вратити на своје полазне аеродроме, који су услед рада на укрцавању дуго времена неупотребљиви за сваки други саобраћај. Њима се „повратне базе“ одређују на другом месту. Укратко, најбоља гаранција за добру усклађеност многобројних покрета на земљи и у ваздуху која садржи велике операције јесте рад и

старање штаба у што брижљивијој обради плана транспорта и дисциплина у његовој строгој примени.

РЕД ПО КОМЕ УЗАСТОПНО ПОЛЕЋУ РАЗНИ ДЕЛОВИ
(даје се само као пример)

Истурени делови (претходница)	I-1 лаки батаљон II-1 лаки батаљон III-1 лаки батаљон КМ 1 бригаде Чета за везу (1 бригаде) Чета ваздушне инжињерије (1 бригаде) ПА дивизион (1 бригаде) Истурени део команде дивизије (КМ) Дивизиска чета за везу Дивизиска извиђачка чета Чета ваздушне инжињерије (2 и 3 бригаде)
Главнина	I— 2 тешки батаљон КМ 2 бригаде Чета за везу 2 бригаде II-2 тешки батаљон Дивизион пољске артиљерије 2 бригаде III-2 тешки батаљон КМ 3 бригаде Чета за везу 3 бригаде I-3 тешки батаљон Пољски дивизион 3 бригаде II-3 тешки батаљон III-3 тешки батаљон
Позадински делови	

Некипут је потребно да цела ваздушнодесантна бригада стигне једновремено на зону слетања. У таквом случају авиони треба да полете приближно у исто време са више разних аеродрома, пошто са једног аеродрома, ако је средњих размера, не може да полети једновремено више од 15 до 20 авиона. Прикупљање у ваздуху и управљање једном таквом ваздушном флотом захтева веома усавршен систем радиовеза између аеродрома и штаба транспорта, пошто он руководи свим покретима и у потпуности контролише њихово извршење.

Није могуће усталити никакво правило односно реда по коме би требало да полазе разне јединице. Могуће су хиљаде разних комбинација, што зависи од карактера операције, од тактичке употребе сваке јединице и од техничких услова слетања. Уопште узевши, транспорт се врши у четири дела: претходнице, главнина, позадински делови и резерве. Претходнице мора да обезбеде потребне тактичке и техничке услове за слетање

главнине. Главну борбу водиће главнина. Службе снабдевања имају задатак да дотурају ангажованим снагама све што им је потребно за време акције. Како ће ваздушнодесантне трупе извршити свој удео у операцији, изложено је у следећој глави.

Ваздушне конвоје за време целог лета прати јака ловачка авијација. Она се дели на претходницу, заштитницу и побочнице, а све оне имају задатак да штите транспорт у све три димензије простора, то јест против непријатељског напада ма из ког правца.

Глава осма

ЗАУЗИМАЊЕ ВАЗДУШНОГ МОСТОБРАНА

У претходној глави разматрали смо разне проблеме у вези са прикупљањем ваздушнодесантних трупа на полазним аеродромима и са њиховим ваздушним транспортом. Да проучимо сада следећу фазу, то јест отпочињање дејства на непријатељској територији, где се прво осваја просторија коју бисмо могли назвати ваздушним мостобраном. Све што се предузима у овој почетној фази мора увек да је засновано на тактичким и техничким подацима који су добијени извиђањем или прикупљени агентурном службом, што је уосталом обавезно за сваку операцију, било да је она ваздушнодесантна или не. Може се чак рећи да ваздушнодесантне операције, због свог сложеног механизма и велике смелости, захтевају више припремања. Дакле, њихова је зависност од извиђачке службе још већа. Рад извиђања и „интелиџенс сервиса" (агентурне службе) уствари се допуњују и потребно је да буду усклађени, — другим речима, подаци добијени шпијунажом треба да се провере извиђањем и обратно. При томе је потребно да се ваздушно извиђање врши опрезно, тако да се не привуче пажња непријатеља на неку одређену просторију. Сваки знак који би код непријатеља побудио сумњу, изазвао би одмах и примену одбранбених мера. Да непријатељ не би могао да открије који је циљ будуће операције, извиђање се проширује на веће земљишне просторије. Тиме се добија још једна корист: могућност да се у исто време припреми више операциских планова и да се на крају изабере онај који се најбоље уклапа са дејствима земаљских главних снага у општи оквир битке.

У току ваздушног извиђања извиђачи морају да фотографишу просторије које су погодне за десант ваздушнодесантних трупа. Ти ће снимци затим пажљиво да се проуче да би се на овим просторијама што тачније одредила поједина места за слетање. Истом приликом прикупљају се и сви подаци који треба да

послуже за давање задатака бомбардерима за дејство на важне циљеве, као што су: муниционска складишта, артиљериски положаји, аеродроми итд. Извиђање је драгоцено за командовање, но, оно ће бити још драгоценије ако га не врше само извиђачи, него и старешине ваздушнодесантних јединица. На тај начин више старешине могу се упознати са пределом на коме треба да испланирају своја дејства; а нижим старешинама — командантима батаљона и командирима чета — пружа се тиме прилика да својим очима осмотре земљиште на коме ће водити борбу. После овог извиђања и један и други треба да се предаду подробном изучавању карте, да добро запамте све топографске појединости, а нарочито месне називе. Ако је могуће, све ове припреме треба завршити тиме, што ће се, на неколико дана пре почетка дејства, организовати нека врста генералне пробе акције на земљишту које има највише сличности са оним где ће се стварно дејствовати.

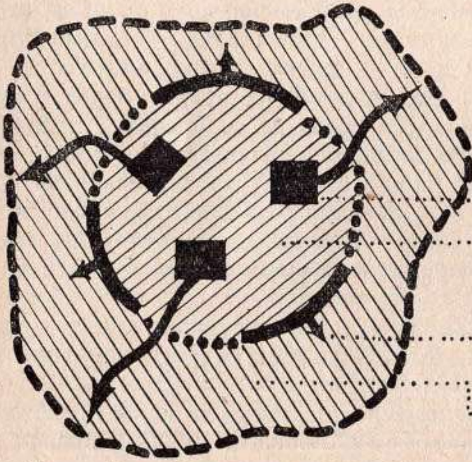
Припремна извиђања за једну ваздушнодесантну операцију имају два циља — један технички и други тактички. Размотрићемо их посебно. (Ск. 30).

1. **Технички.** — Од највеће је важности да се прикупи све што се може сазнати о земљишту — општи склоп, површина, рељеф, удоља, узвишења, пошумљеност итд. Затим мора тачно да се утврди величина просторија на којима је могуће искрцавање, да би се из тога могло закључити какав треба да буде ритам искрцавања и прорачунати где колико трупа и материјала да се спусти. Ако ће се употребити једрилице, онда мора да се извиди не само почетни терен за слетање, него и сви они терени на које ће да се врше, касније, и друга слетања. Уствари, извиђање мора да се изврши са истом брижљивошћу и подробношћу и око почетних терена, то јест на целом ваздушном мостобрану и око њега, на простору који ћемо назвати зона искрцавања (шематски претстављено на скици 28).

Напомињемо, напослетку, да редовно праћење метеоролошких услова, такође, спада у област техничког извиђања.

2. **Тактички.** — У предвиђеној зони искрцавања мора да се извиди са највећом могућом тачношћу стање браниоца: његова бројна јачина, распоред трупа, врсте наоружања, транспортне могућности итд. На основу тих података биће могуће да се предвиде вероватне противмере непријатеља; време које ће му бити потребно да ступи у дејство против делова који слећу; које ће путеве, највероватније, користити за довођење снага ка угроженој зони и, најпосле, на који ће начин моћи најбоље да се осујете његове одбранбене мере. Све мора да се предузме да

би се успорио противнапад браниоца. Нападач често радије бира зоне за слетање у ненасељеним пределима, јер у таквим случајевима непријатељу треба више времена да открије акцију, а потребно је и време за долазак његових трупа.



Скица 28 — Терен за слетање; ваздушни мостобран; зона искрцавања

Без обзира где је и каква је ова зона ваздушнодесантне операције морају бити тако подешене да се избегне свако озбиљније дејство непријатеља у првој фази, у којој ваздушнодесантне снаге обезбеђују свој мостобран.

Да би се могао одредити број авијациских јединица за подршку, које треба да садејствују ваздушнодесатним трупама, нужно је да се извиђање прошири и на све оно што се односи на непријатељску авијацију. Није довољно да се утврди само њена јачина, то јест број авиона којима може да располаже бранилац, треба одредити и њене аеродроме. Подаци који се о овоме прикупе омогућиће да се у времену акције један део браниочеве авијације прикује за земљу нападом на њене аеродроме.

Коначно, важност обавештајних података за успех ваздушнодесантне операције толика је, да је препоручљиво увек тражити учешће, где год је то могуће, најбољих агената Пете колоне, који бораве у зони слетања. Ови агенти, кад отпочне акција, могу послужити искрцаним трупама као водићи.

Да би терени за слетање одговарали што боље тактичким условима, треба у њиховој непосредној близини да има погодних места за брзо прикупљање трупа и да је могуће добро осматрање околног земљишта. Ове услове задовољава откривено земљиште. Но, међутим, и просторије које су окружене малим пошумљеним појасевима па тиме, или на ма који други начин, пружају трупама могућност маскирања од угледа са стране, такође су погодне. Штавише, ако има и делова испресецаног земљишта, оно ће добро послужити трупама за заклон од погледа, а и од бомбардовања. Узвишене тачке, брежуљци, дрвеће и торњеви, омогућавају ваздушнодесантним трупама да осматрају околно земљиште и да се чувају од сваког изненађења. С друге стране, приликом избора терена за слетање, треба пазити да он није много изложен непријатељском осматрању са земље. Јер, непријатељ би био у стању да мотри на све појединости искрцавања и развоја ваздушнодесантних трупа и да их туче својом артиљеријом. Треба, дакле, придати највећу важност томе, да земљиште на коме ће ваздушнодесантне трупе организовати своје прве положаје буде погодно за одбрану, чему најбоље одговарају просторије окружене брежуљцима или заштићене рекама. Ипак, зоне слетања не могу никад да одговарају свим идеалним условима и потребно је увек помирити се са неким њиховим недостацима и искористити њихове добре стране.

Планови искрцавања ваздушнодесантних трупа заснивају се у великој мери на подацима који се прикупе помоћу извиђања и обавештајне службе. Терени за слетање бирају се највећим делом на основу ових података, а затим се графиконима транспорта свакој ваздушнодесантној јединици додељује терен који је најподеснији за њено слетање. Кад је потребно да се више разних јединица спусте једна за другом на исто место, свакој од њих мора да се одреди рок за извршење искрцавања и потпуно склањање са терена. Ако је добро извежбан и при доброј организацији ваздушног транспорта, ваздушнодесантни батаљон може да изврши слетање за 15 до 20 минута. Што се тиче потребног простора, излази да је за једну бригаду довољно 1000 метара у квадрат за слетање. Таква површина дозвољава уствари једновремено слетање само једног целог батаљона, што значи да би бригада слетала у три или четири узастопна таласа. Но, треба увек рачунати с тим да може доћи до закрчивања или да дејство непријатеља може да успори склањање искрцаних делова, па је због тога добро да се има један или више допунских терена на које ће се, у случају потребе, скренути саобраћај. За слетање једне дивизије потребно је 4 или 6 терена, од којих је-

дан може да буде намењен снабдевању, 2 до 4 за слетање тешких бригада, а један да служи као помоћни или да је резервисан за појачање. Овом броју додају се још и резервни терени. Напомиње се и то да један од ових терена треба да се одреди за евакуацију и позадину. Пошто се евакуација може вршити само транспортним авионима, за ово се бира један од највећих терена, да би авиони могли лако да слећу и полећу. У близини се смештају превијалишта и други санитетски органи. Ту се упућују рањеници са бојишта.

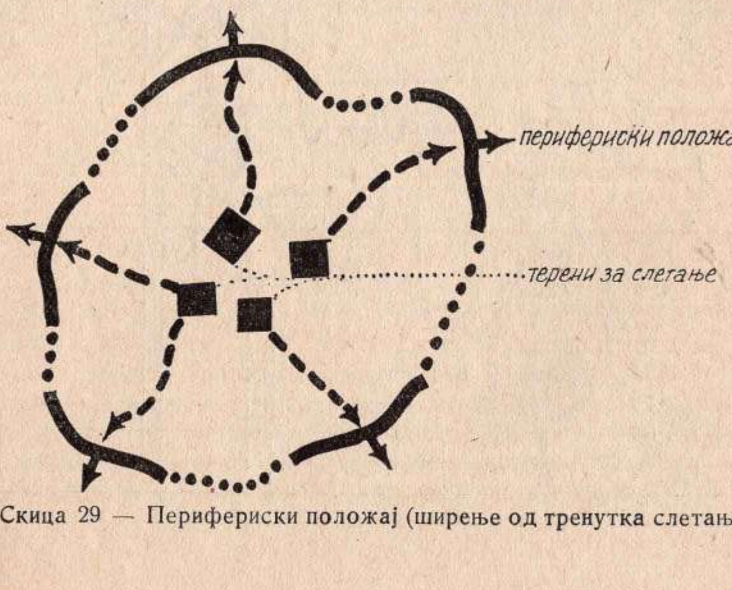
Ако за искрцавање једне ваздушнодесантне дивизије мора да се користи више терена, питање је на каквом међусобном растојању они треба да буду за време успостављања почетног мостобрана. Ако је растојање између њих сувише велико, биће знатно отежано ефикасно и брзо садејство између искрцаних јединица; насупрот томе, нагомилавање трупа на сувише малој просторији претстављаће добар циљ за непријатељско бомбардовање. У оба случаја командовање ваздушнодесантних трупа имаће потешкоћа да брзо усклади дејства појединих делова у борби. Значи треба се клонити претеривању и у једном и у другом правцу. Ми ћемо узети да је између терена за слетање најбоље растојање од 1500 метара. Према томе, површина ваздушног мостобрана за једну ваздушнодесантну дивизију, до његовог периферискoг положаја, може да износи отприлике 40 до 60 квадратних километара.

У претходној глави видели смо ваздушнодесантне трупе груписане на полазним базама и спремне за укрцавање по реду како то изискују разни задаци који их очекују на бојишту. На челу ће се кретати предњи делови — лака бригада и специјалисти. Улога коју у операцији играју ова три батаљона лаке бригаде од прворазредне је важности. Њихов задатак је да заузму положаје око терена за слетање и да спрече непријатељу да омете долажење следећих делова. Периферискi положај може да се образује на два начина: или да се лаки батаљони баце на терене за слетање и да, полазећи од тих централних тачака, заузму одређену линију (скица 29), или да се баце право на сама места на којима треба да поседну положај и одмах приступе затварању свих путева који воде ка ваздушном мостобрану. Са ових положаја лаки батаљони могу да врше и „испаде" изван периферискoг положаја да би тиме олакшали његову одбрану и у ширем, да би потпомогли операцију као целину. Тако, например, један одред може да поседне неки брежуљак који надвишава зону слетања главних снага и који би непријатељ могао иско-

ристити за осматрачницу да би артиљериском ватром тукао наше снаге на теренима за слетање (скица 31).

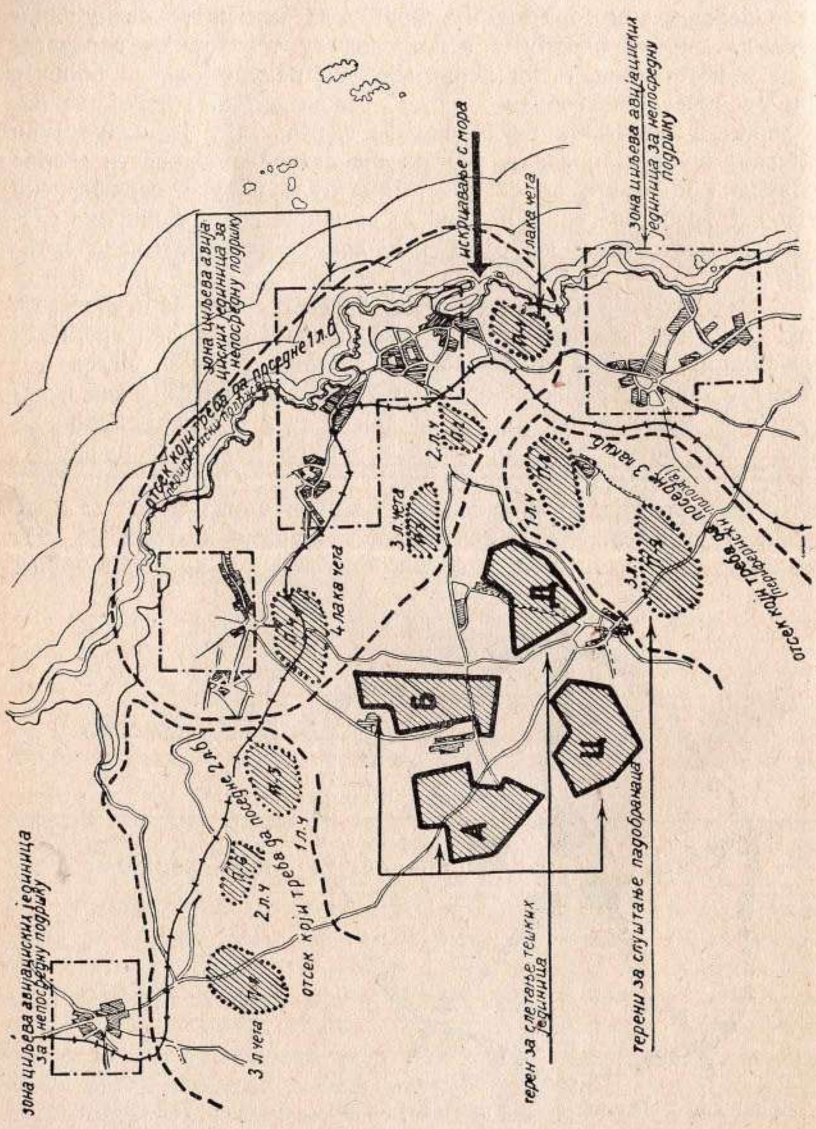
Овај периферијски положај не може се ни у ком случају сматрати за крут одбрамбени систем. Он мора да буде еластичан. Лаки делови, чим се искрцају, морају да искористе сваку прилику да дубоко продру у непријатељску територију, спречавајући у исто време сваки непријатељски покушај да се пробије или провуче у мостобран. Врло је важно питање отстојања периферискот положаја од терена за слетање. Ту је одлучујући чинилац природа предела, јер од ње зависе могућности добре одбране просторија за слетање. Чим буде могуће периферијски положај треба све више и више да се шири, све док ширина ваздушног мостобрана не буде ван домета непријатељске артиљерије.

Задатак који пада у део лакој бригади тежак је и због тога што она нема никакве артиљериске подршке кад се сукоби са браниоцима. Топови стижу тек са главним снагама. Услед тешкоћа у прикупљању тешког наоружања, које се баца кад и падобранци, може се чак десити да они буду и без својих минобацача и без митраљеза у првој фази акције. Због тога прве спуштене трупе често претрпе велике губитке. Оне ће тиме бити погођене материјално и физички, а њихов морал може да буде озбиљно угрожен. У тим критичним тренуцима дужност је старешине да по сваку цену и свим средствима одржи полет трупа.



Скица 29 — Периферијски положај (ширење од тренутка слетања)

Командно место лаке бригаде налази се код једног од батаљона. Оно се размешта у одбранбеном рејону једне чете, под њеном заштитом, на месту одакле се може згодно пратити рад



Скица 30 — Извиђање ваздушног мостобрана

сва три лака батаљона који држе периферијски положај. У прво време веза између разних лаких јединица, које су одвојено спуштене на земљу, мора се одржавати помоћу извиђачких јединица тактичке авијације. Сасвим је вероватно да служба везе неће стићи да одмах успостави везе на земљи. Кад се искрца командно место лаке бригаде, предузимају се мере за успостављање радиовеза по целом периферијском положају, све до његових најусамљенијих делова.

Да би се убрзало успостављање ових веза, било би корисно да се израде „једрилице радиостанице". То би била једрилица, носивости 2 до 3 тоне, у којој је смештена комплетна радиостаница великог домета. Чим она слети, станица може да отпочне са радом као земаљска станица. Немци су тако користили „летеће радиостанице". Сем тога, технички би било могуће да се радиоједрилицама скину крила кад се спусте на земљу тако да остане само труп са точковима који може да вуче свако моторно возило.

Поред лаке бригаде и њеног штаба, у састав претходнице улази још известан број специјалних јединица од којих неке имају заправо више техничку него тактичку улогу. Оне се спуштају право на места која су изабрана за слетање тешких бригада. Међу првим и најважнијим јединицама ове врсте налази се истурени део штаба транспорта са својим четама ваздушне инжињерије. Ове чете имају врло важан задатак, који се састоји у извршењу разних радова око припреме терена за систематско слетање главнине. Оне затим организују одржавање реда при искрцавању. Помоћ коју они тиме указују искрцаним деловима ослобађа старешине јединица од многих брига и омогућава им да сву своју пажњу посвете свом тактичком послу. Задатке које врше чете ваздушне инжињерије можемо поделити у два дела (ск. 34).

I. Пре слетања главних ваздушнодесантних снага

1. Рашчишћавање мањих препрека, ограда, жбуња итд., на површинама за слетање. Брзо постављање мале метеоролошке станице.

2. Обележавање терена сигналним платнима, тако да сваки ваздушни воз може тачно пронаћи место где треба да се спусти. По земљи се постављају широке стреле од платна које једрилицама означавају правац прилаза терену. Ова мера предострожности неопходна је не само ради обележавања ветра који дува на малој висини, већ и да би се избегао неред који би сва-

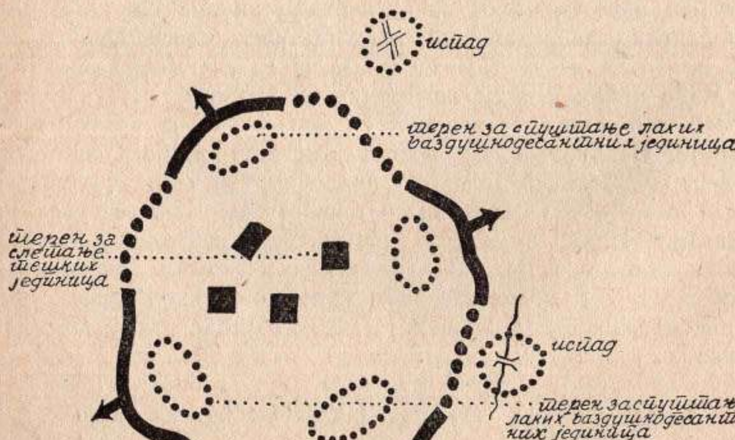
како настао кад би велики број једрилица прилазио простории за спуштање у исто време са разних праваца.

3. Означавање места прикупљања искрцаних трупа.

4. Напослетку, предузимање потребних мера сигурности, и поред заштите коју врше лаки батаљони на периферском положају, као: израда осматрачница у непосредној близини терена за осматрање околног земљишта и неба изнад терена; постављање стража које ће уништавати непријатељске делове који би успели да се провуку у мостобран или које не буду уништили делови лаке бригаде. Пошто је временски размак између спуштања јединица ваздушне инжињерије и главних снага кратак, сви ови послови морају да се обаве веома брзо.

II. За време слетања главних ваздушнодесантних снага

1.Указивање помоћи при слетању. Брзо склањање једрилица ван терена чим се искрцају, без обзира да ли су оштећене или не. Ово се мора обављати највећом брзином, иначе ће једрилице закрчити летилиште и спречити даља слетања, а сем тога,



Скица 31 — Периферски положај

ако се дуже задржавају, то ће омогућити непријатељском ваздушном извиђању да установи колике су снаге искрцане на том терену.

2. Ватрогасна служба, склањање разбијених авиона и једрилица, прва помоћ рањеницима.

3. Додељивање водића разним јединицама (по један водић на сваки вод и један за командира чете). Да би се избегло свако закрчивање, искрцане трупе морају да напусте терен што је могуће пре. Њих водићи одводе у рејоне прикупљања где ће у исто време бити заклоњене од осматрања из ваздуха и заштићене од бомбардовања.

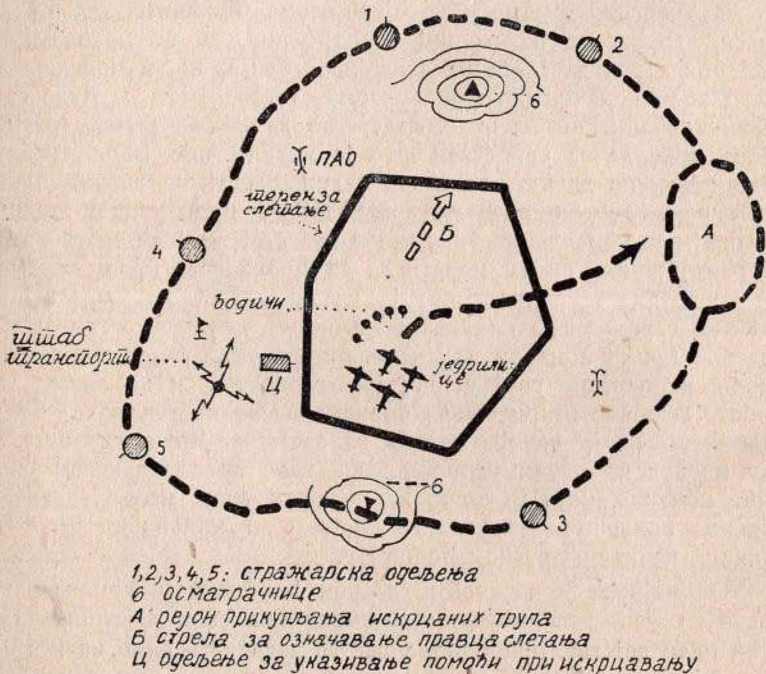
После чета ваздушне инжињерије слећу делови ПА дивизиона. У циљу одбране мостобрана, батерије постављају своје топове између терена за слетање.

Ма да смо досада разматрали проблем узимајући у обзир само једну просторију за слетање, јасно је да се на сличан начин мора поступати и са осталим просторијама за слетање. Дејства на свакој од њих морају међусобно да се ускладе. Јединице које се транспортују могу да буду веома различите, да су на поласку груписане на разним аеродромима, да се пребацују у више конвоја и да слете на више просторија, но, и поред свега тога, њихов коначни распоред у зони слетања мора да буде саобразан операциском плану, а садејство на земљи између разних делова мора да се успостави што је могуће пре. Због тога је веома пожељно да чета за везу ваздушнодесантне дивизије, као и истурени део команде дивизије (КМ), буде у претходници. Ако овај део команде, из било којих разлога, не може да се упути са претходницом, он ће морати да се пребаци са првим ваздушним конвојима који транспортују главне снаге. Зар није заиста од битне важности да командант дивизије, лично, што год је могуће пре прими команду над искрцаним трупама у мостобрану и испољи непосредно свој утицај на искрцавање и на општи ток борбе? За време искрцавања командно место поставља се у централном положају између терена за слетање. Дивизиска чета за везу предузима одмах успостављање веза са позадинским ешелоном команде, који је остао на полазној бази, као и са авијацијом за подршку, теренима за слетање и командним местима јединица на периферском положају.

Од највеће је важности каквом ће брзином командовање успети да успостави потпуну контролу над свим дејствима. Почетни план дејства, природно, може се заснивати само на краћим предвиђањима. Мораће врло рано да се почне његово саобрaжавање. То ће најчешће захтевати измене или допуне у плану транспорта. Ове измене и допуне вршиће позадински ешелон команде на полазној бази, према обавештењима која прими из зоне искрцавања.

Јасно је да тако сложен подухват као што је ваздушнодесантна операција захтева врло брижљиво припремљен систем

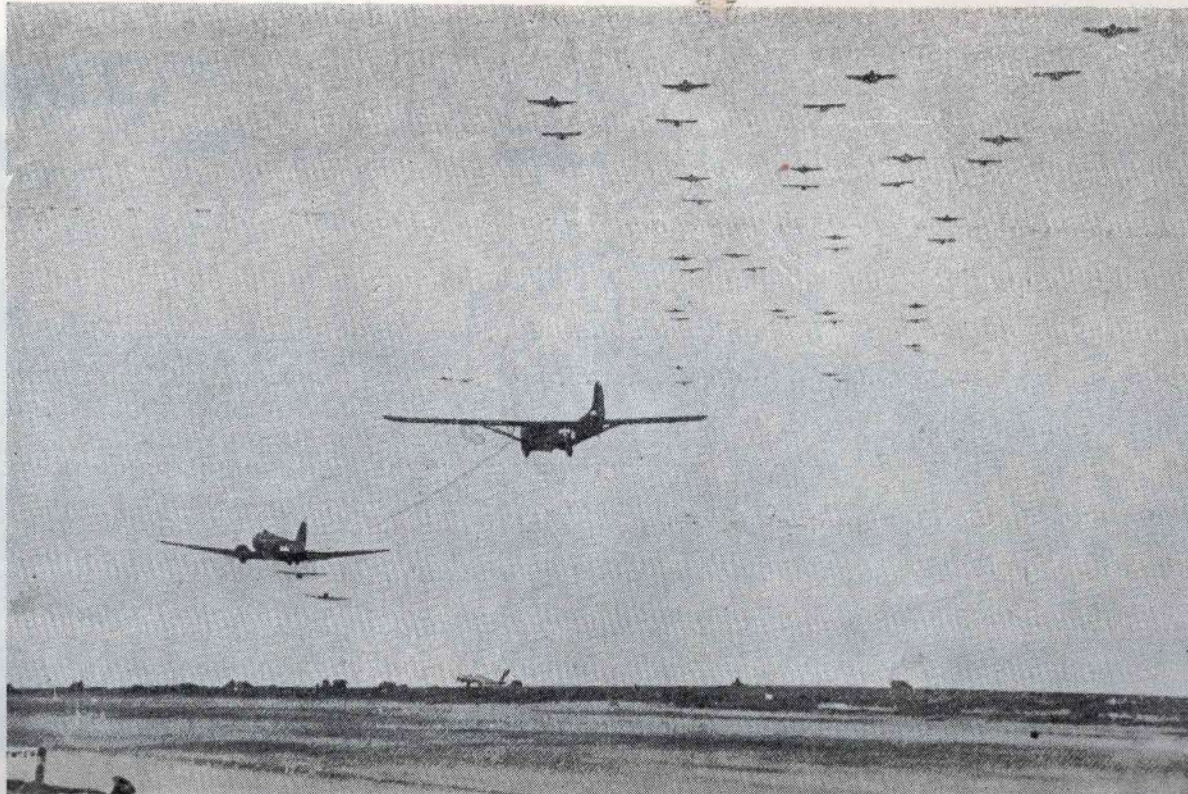
веза, који треба да буде у исто време прикупљен и децентрализован. Рад великог броја радиостаница на малом простору отежава њихову употребу. Због тога је потребна савршена постојаност фреквенције предајника, добра селективност пријемника, одређивање јасних позивних знакова и, најпосле, велика дисциплина саобраћаја. Поред тога, потребно је предузети мере за растерећење радиовеза. То се постиже применом сигнализације и брзим подизањем телефонских линија. Да би се постигло што боље искоришћење система везâ и у исто време унеколико допринело одржавању тајности, већи део телеграма треба састављати са скраћеним текстом; месни називи се кодирају (по специјалном коду); часовно време обавезно се преиначује.



Скица 32 — Припреме на терену за слетање

Кад се на ваздушном мостобрану заврше све техничке и тактичке припреме, долећу главне снаге на терене за слетање. Тада, као што смо већ навели, водићи, које дају јединице ваздушне инжињерије, одводе искрцане јединице у рејоне прикупљања. У тим рејонима се људство, са својим наоружањем, фор-

Бомбардери Либератор B-24 Осме ваздухопловне армије САД лете ниско изнад холандске равнице у циљу снабдевања трупа Прве савезничке ваздушнодесантне армије помоћу падобрана. Земљиште је посејано једрилицама и падобранима помоћу којих су бачене ваздушнодесантне снаге иза немачких линија у Холандији 17 септембра 1944.



Транспортни авиони и једрилице прекрили су небо приликом полетања америчке 17 ваздушнодесантне дивизије, која је 24 марта 1945, у највећој офанзивној операцији рата, кренула у напад на Немачку источно од Рајне. У операцији је учествовало преко 1.500 авиона.

мира у борбене групе. Официри дивизиског КМ упознају старешине група са ситуацијом, њеним развојем и њиховим задацима, па пошто им предају последње заповести, стављају групе у покрет. Пошто не постоји ниједан систем везе на који би се за време борбе могло у потпуности рачунати, директиве, које се дају трупама пре него што оне отпочну развој са мостобрана, морају да буду јасне и прецизне и да им се дају одмах после слетања. Само тако ће ваздушнодесантне трупе бити у стању да продуже дејство по добивеним задацима у општем оквиру операције, чак и ако их непријатељ одвоји и отсече од више јединице или од суседних јединица. Међутим, не треба заборавити да се заповести могу издавати само за доста ограничен временски период у ком је могуће да се предвиди развој дејства.

Искрцане јединице морају настојати да изађу из ваздушног мостобрана што је могуће пре. Сразмерно њиховом напредовању и са непрекидним придоласком нових трупа, стално се повећава заузета просторија. Но, почетни мостобран мора још од самог почетка да има довољну дубину тако да оно што се догађа на његовој периферији не може да има никаквог утицаја на слетање које је у току.

Кад је искрцавање тешких јединица делом или потпуно извршено, периферски положај може се напустити било у целини или само местимично (ск. 36). Тада се лакој бригади дају нови задаци. У једном случају она ће се прикупити и образовати дивизиску резерву други пут, она ће добити задатак да штити слетање нових трупа на другим теренима. А некипут, после напуштања периферског положаја, лаке трупе добиће задатак да се провуку на непријатељску територију у циљу дезорганизовања непријатељског распореда да би се на тај начин олакшало напредовање тешких јединица.

О самој борби ваздушнодесантних трупа остаје врло мало да се каже, јер ако је падобранац дотле падобранац док се не ослободи падобрана, одмах после тога он постаје обичан борац, стрелац или митраљезац, према томе какво оружје употребљава.

Ваздушнодесантих резерви има две врсте: тактичких и оперативних. Тактичке резерве образују се од делова јединица које су већ пребачене. Оперативне резерве су целе јединице које се држе у сталној готовости на полазним аеродромима и пребацују се ваздушним возовима на место где то захтева ситуација. Њих не сачињавају само борачке трупе, јер се највећа важност придаје у томе да се располаже, такође на полазним аеродромима, резервом специјалиста, техничких јединица и материјала за чиме ће свакако да се осети потреба у току развоја операције.

Негде ће се тражити једна јединица артиљерије, негде чета инжињерије, на другом месту, према разним потребама борбе, противтенковска оруђа, итд. Потпуно је јасно да за транспортовање ових делова треба да постоји такође и „оперативна авијациска резерва". За њих су, тако исто, потребни некипут и нови терени. Главни задатак дивизиске извиђачке чете управо и јесте да проналази просторије за слетање, да о томе обавештава и да их припрема за долазак појачања.

Последњи проблем претставља дотур потреба деловима дивизије кад је она у пуном дејству. Сасвим је јасно да се ово не може вршити помоћу моторних возила, јер њих сигурно неће бити довољно. Уосталом, ако и претпоставимо да их има довољно, та возила имала би, без сумње, много муке да саобраћају по несигурном крају који није добро очишћен од делова непријатељске одбране. Значи да ваздушнодесантне јединице треба да се снабдевају помоћу једрилица које слећу и бацањем контајнера падобранима. У том циљу штаб транспорта одржаваће везу са својим деташованим органима, од којих су најистакнутији на КМ батаљона. Ови органи старају се и за ниже јединице у саставу батаљона. Они штабу транспорта радиом упућују требовања за снабдевање и попуну, дајући сваки пут, са потребном предострожношћу, своје тачно место. Затим, они бирају погодан терен у близини места где желе да приме храну и материјал, обележавају тај терен помоћу сигналних платна или светлосним знацима. На тај начин и најмања јединица може брзо да прими оно што јој је у борби потребно.

Глава девета

ВАЗДУШНОДЕСАНТНЕ СНАГЕ И АВИЈАЦИЈА

После Првог светског рата италијански генерал Дует дао је први потстрек за организацију и развој великих ваздушних флота. Утицај који је он имао на своју генерацију био је нарочито јак и, у Немачкој, врховни старешина Геринг, одмах се сврстао међу његове најодушевљеније следбенике. Ако испитамо Деутове идеје кроз призму садашњег времена и непристрасно анализирамо њихов садржај, морамо, ипак, утврдити да су нам пророчанства овог теоретичара, у оно време, оцртавала будућност која се можда њему допадала, но, коју ми нисмо видели остварену у нашем времену. Његова схватања била су заснована на искуствима из Првог светског рата и пропуштала су да узму у обзир дубоке промене које су требале, упоредо са авијацијом, да захвате и сувоземне снаге. „Моћ ватре, тврдио је Дует, онемогућава сваки маневар на земљи. Пошто никакво војничко решење у бици не може да се постигне без покрета, офанзивна улога у модерном рату има да припадне ратном ваздухопловству, док ће сувоземној војсци бити остављена одбрана националне територије“. Према томе, Дует је сматрао да ће модерно ваздухопловство бити у стању да само избори решење. Он није схватио, баш супротно томе, да ће решење и даље бити у рукама сувоземних снага, а да ће ваздухопловство овим дати само подршку помоћу које ће оне да извојују победу. Многи људи у многим земљама прихватили су, у већој или мањој мери, идеју Дуета. Неки од њих су и данас присталице тих идеја. Међутим, потребно је установити да у Немачкој, где су Деутова схватања покренула оштре препирке — иако је та схватања прихватио Геринг — она су брзо почела да губе маха. Немачке ваздушне флоте све више су се чврсто стапале са Армијом. Њиховом команданту Герингу ускоро је остала само титула, сасвим почасна, фелдмаршала авијације, која му је донела то да је у Луфтвафе и у ваздухопловној индустрији постављен на чело организације

„НСДАП", то јест Немачке радничке партије националсоцијалиста. Ова улога, мора се признати, није имала више ништа заједничког са улогом врховног команданта ратног ваздухопловства.

Један од главних противника Герингове доктрине био је ранији врховни командант Вермахта, генерал барон фон Фрич. Он је за време Првог светског рата био начелник штаба једног авијациског корпуса и, према томе, није се могло сматрати да је био без искуства. „Улога врховног команданта Луфтвафе претвара се све више у чисту фикцију, писао је он, пошто Луфтвафе није засебно тело него стоји непосредно под командом Армије са којом образује нераздвојну целину;" а Лудендорф, у свом делу Тотални рат, давао је одјеке овом тврђењу говорећи: „Нема ниједног генерала достојног тог назива, који би могао замислити да бомбардовање градова може довести до победе... Рат је сачињен од стварности, а не од теорије. Победу ће извојевати сувоземне снаге, истина, уз помоћ ваздухопловства" (1935).

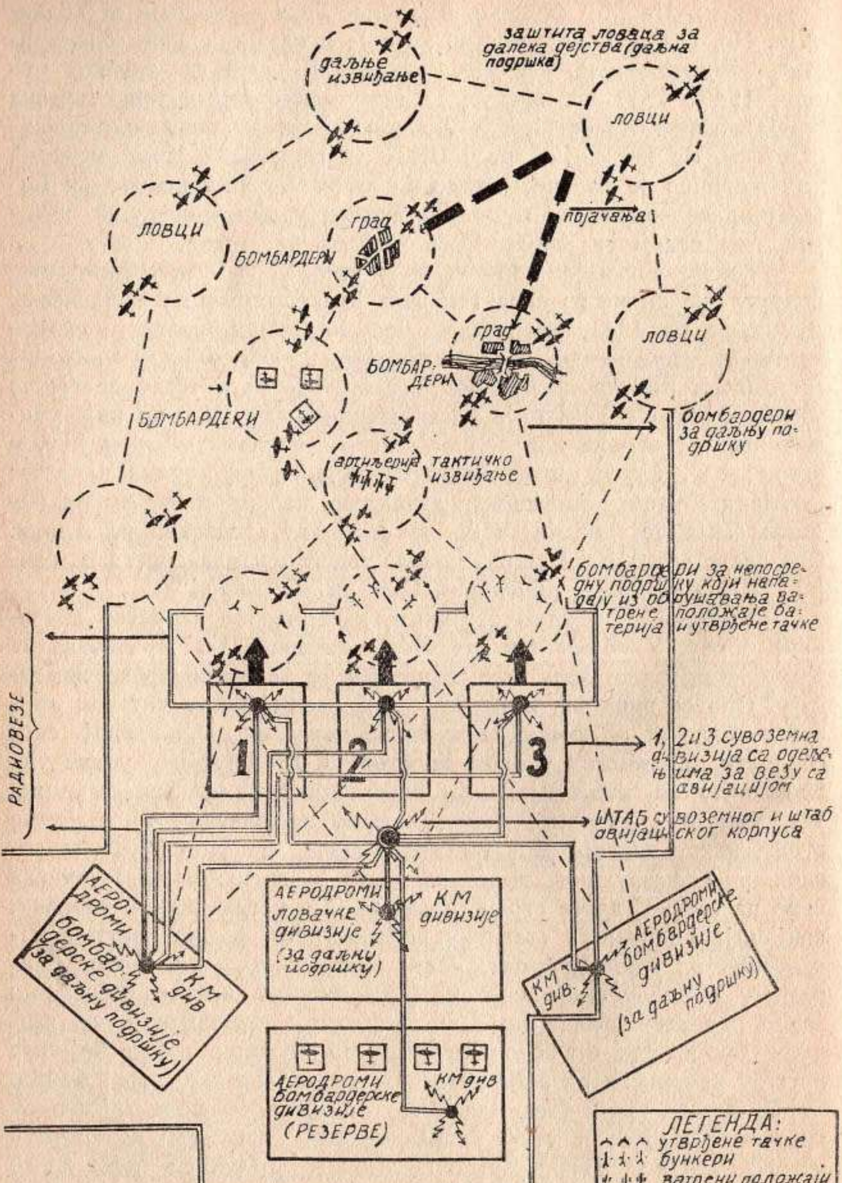
У тим годинама развоја ратног ваздухопловства Фрич и Лудендорф предвиђали су да ће авијација, сасвим природно, бити стављена под Врховну команду Армије, но да ће у њој дејствовати ипак два различита дела: велике ваздушне оперативне флоте, које ће, у ваздушним биткама, изводити велике нападе стратегиског значаја, и авијација за садејство, која мора са сувоземним снагама да се стопи у једно тактичко јединство. Године 1936 до 1939 обележиле су у развоју немачког ратног ваздухопловства нову етапу. „Луфтвафе је заиста знала да у Шпанском рату прикупи богату жетву поука и искуства, што је имало великог утицаја на њен развој" тако је изјавио генерал Милх, инспектор немачке авијације, у Есенер Националцајтунгу од 21 маја 1941. Из Шпанског рата вратила су се са новим идејама три команданта легије Кондор — генерали: Шперле, Фолкман и Рихтхофен. Они су својим очима видели какав огроман утицај има ваздухопловство на операције на земљи. Они су у томе виду оружаних снага видели најмоћније оруђе које се могло замислити за покретни (маневарски) рат; један од два основна елемента (други елеменат су тенкови) који су били у стању да окончају неприкосновеност фронта установљену у рату 1914—1918.

При новој реорганизацији немачке авијације, у почетку хваљена аутономија ваздухопловства, све је више потискивана у позадину. Сви су напори били усмерени ка једном циљу: подршка сувоземних снага. Резултати тога показали су се ускоро затим у свој својој обимности кад се видело, маја 1940, са каквим мајсторством генерали Шперле и Кесерлинг садејствују са

Групом армија „Б“ фелдмаршала фон Бока у Белгији и Холандији. Но, свакако, мајсторство које је показано у овим операцијама, није спречило, касније, генерала Шперле да зимских месеци 1940—1941 организује, са истом авијацијом, терористичка бомбардовања Ковентрија и Лондона, којима смо лично присуствовали. За нас који смо у Шпанији гледали рађање модерне тактике било је нарочито жалосно да установимо колико су Савезници дозволили да буду претекнути у вештини пуног искоришћења садејства авијације у борбама на земљи.

Нисмо могли без горчине да читамо, после три године рата, подругљиве оцене из пера генерала Кваде, које је у годишњаку Луфтвафе од 1941, он, привремени победилац, изнео о својим жртвама: „Наш непријатељ, писао је он, требало је да увиди из скорашњих похода какве плодне резултате даје тесно садејство између Армије и авијације у савременом рату. Што то није увидео, знак је немоћи или добровољне заслепљености“, или још, у истом делу, други цитат пуковника Клаоса, стручњака за везе: „авијација наших противника лутала је, као на срећу, изнад бојишта, када је требало тесно да садејствује снагама на земљи. Ове снаге често нису уопште знале где је њихова сопствена авијација, а када би је пронашли, било је већ касно.“

Увођење у дејство авијације изменило је карактер савремене борбе. У обиму тактике, борба се више не ограничава на једну линију или зону. **Авијација јој је додала и трећу димензију. Она се више не води на једној равни, већ у читавом простору. Таленат војничких старешина мери се по њиховој способности да „мисле“ у овом простору и да дејствују у све три димензије.** Но, авијација, која овако преображава тактику, има, међутим, неке нарочите особине. Било да изводи велике битке стратегиског значаја или тактичке борбе, авијација, једина господарица ваздушног простора, мора у потпуности да рачуна само на себе. С друге стране, било да је у нападу или у одбрани, авијација не познаје статичку непокретност, јер је кретање неодвојиво од њене природе. Услед тога се ваздушне борбе одигравају у непрестаном кретању кроз широка пространства. Још једна карактеристична црта је у великој краткотрајности ваздушне борбе или борбеног дејства. Бомбардери изнад бојишта постају некорисни од оног тренутка кад избаце свој терет бомби. Борбе ловаца трају свега неколико минута, а њихова дејства су краткотрајна још и услед ограничености њихових могућности летења. Једино корисно дејство извиђачке авијације може да се протегне на цело трајање њеног лета изнад просторије коју извиђа. На тај начин ваздушна борба рашчлањава се на бескра-



Скица 33 — Тесно садејство између авијације и снага на земљи

јан низ појединачних акција. Ово треба подвући. Ватра од ових акција посматрана за себе може изгледати без важности, но то је само варљив изглед, јер укупан резултат тих појединачних акција може да садржи тактичке последице које ће се показати као врло озбиљне за свакога ко те акције испитује у њиховој целини, у општем оквиру операције.

Не може се, дакле, разумети смисао једноставних, мањих ваздушних акција, које изводе мале групе авиона, ако се оне не посматрају као појединачне епизоде шире акције коју изводи здружена авијациска јединица, као што је, например, авијациска дивизија чији су то авиони. Непосредни значај овога за предмет којим се бавимо јесте у томе, што авијација за подршку која учествује у операцијама ваздушнодесантних трупа може да дејствује са потребном непрекидношћу само ако се употреби у многобројним узастопним таласима. Ма како кратко да траје борба на земљи, број потребних авиона брзо се пење на неколико хиљада. Например, у Критској бици проценили смо број немачких авиона за подршку на близу 1600. Може се математички доказати да авијација за садејство од 1500 авиона не може да има на бојишту одједном више од 150 авиона. Уз то у овом броју нису узети у обзир губици у борби и оштећени авиони који су на оправци.

Јасно је да ваздушна флота за подршку не би могла удовољити тешким задацима које пред њу поставља ваздушнодесантна операција ако није дуго припремана, како путем своје организације — тако и тактичком обуком, да брижљиво усклади своја дејства са дејствима снага на земљи. То значи да авијација која је оспособљена једино за даља бомбардовања не би могла без икаквих промена и саображавања корисно да садејствује ваздушнодесантним трупама у некој већој операцији. Бомбардовање Есена и Келна, или, у накнаду за то, Лондона и Ковентрија, захтева од авијациских штабова летачког особља или особља за везу мање организаторске способности и извежбаности, него што се то тражи од авијације за непосредно садејство са снагама на земљи. Задаци подршке заиста траже, поред савршене обучености у самој авијациској тактици, и велики степен познавања тактике трупа на земљи. Као што неки часовничар не осећа никакву тешкоћу, ако је физички јак, да се служи чекићем ковача док ће ковач бити сасвим неспособан за фини часовничарски рад, тако је и у авијацији теже извести обуку за задатке садејства, него за посао бомбардера. Полажући сувише много на бомбардерску авијацију и тежећи да се њој жртвују

готово сва авијациска средства, долази се у озбиљну опасност која се састоји у томе, да се своје наде на успех заснивају само на једној могућности и у претпостављању да ће масовно бомбардовање градова једнога дана постати одлучујуће.

Ја бих могао, по овом битном питању, овако да изразим своју мисао: ефикасност употребе разних борбених средстава у борби зависи од вештине којом се она међусобно усклађује помоћу умешне организације. Ова организација мора, пре свега, да води рачуна о техничким особинама наоружања о коме се ради, то јест о утицају које оно има на саму борбу, и о начину на који разне врсте оруђа могу међусобно да се потпомажу у борби и да се допуњују. То је основа сваке тактике. Према томе, разуме се само по себи, форме организације треба да буду довољно гипке да би се могле прилагођавати промењивости борбе — час нападу, час одбрани. Тајна сваке добре тактике налази се у методичној комбинацији могућности већег броја борбених средстава. Например, у једној оклопној дивизији постоје разни типови борбених возила чије се дејство узајамно ојачава и допуњује, и, још више, допуњује и ојачава дејство других борбених средстава. Исти принцип важи и за организацију авијације. За садејство са трупама на земљи може да се употреби само авијација састављена од разнородних јединица и ако је њен састав у складу са саставом снага на земљи. Само тако моћи ће да се у потпуности искористе у борби особине разних врста авиона и њиховог наоружања, повезујући их како међусобно, тако и са могућностима борбених средстава на земљи. Из овога можемо закључити да авијација, у којој је извршена сувише оштра подела између руковођења ловачким и бомбардерским јединицама не може никада снагама на земљи да пружи потпуну и динамичну подршку, која је у савременој борби један од услова победе. Штавише, таква организација је штетна и за тесно садејство које мора да се успостави између главних саставних делова саме авијације.

Да пређемо сада са ових сасвим општих разматрања на проучавање неких посебних питања.

То проучавање извршићемо на примеру једног авијациског корпуса, за који ћемо претпоставити да је следећег састава:

I ЛОВАЧКА ДИВИЗИЈА

Прва ловачка група — Друга ловачка група

Извиђачка ескадрила

II БОМБАРДЕРСКА ДИВИЗИЈА

Једна ловачка група

Прва бомбардерска група Друга бомбардерска група

Извиђачка ескадрила

III БОМБАРДЕРСКА ДИВИЗИЈА

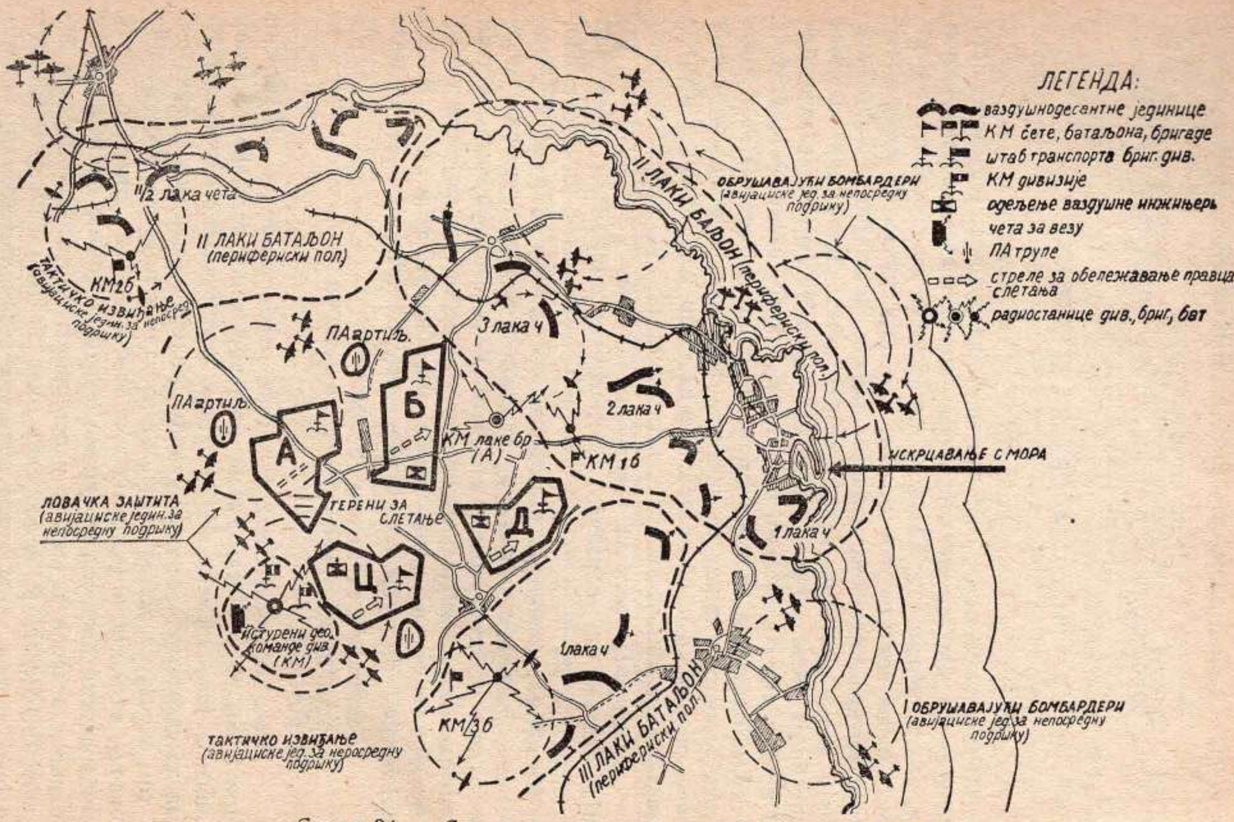
— исто —

Разуме се да ће ова авијациска здружена јединица, исто као и сувоземне здружене јединице, имати у свом саставу још и делове на земљи. Та сличност са јединицама сувоземне војске могла би се пратити још и даље. Као што сувоземне снаге имају своје моторизоване транспортне колоне, и авијациске јединице имају своје ваздушне транспортне колоне, састављене од извесног броја транспортних авиона и једрилица којима се могу брзо пребацивати, са једног војишта на друго, најнужније особље и важан материјал за брзо припремање нових терена. Тако опремљене, оне су у стању да данас дејствују са једне просторије, а сутра да пребаце своје аеродроме на више од 500 или 1000 километара од тога места.

Авијациски корпус, овакав као што смо га скицирали, добија задатак да образује „Luftschwerpunkt", тј. „ваздушни ослонац" изнад зоне где се изводе дејства снага на земљи. Но, он ће моћи успешно да потпомаже ове снаге само ако дејства његових јединица отпочну у погодном тренутку и против циљева на које заиста треба дејствовати. У томе се, укратко, састоји суштина целог питања тактичке употребе авијације за садејство. Да бисмо то питање размотрили, потребно је да у нашем авијациском корпусу разликујемо три следећа основна питања:

1. авијација за даљњу подршку
2. авијација за непосредну подршку и
3. резерва.

Може се десити под извесним околностима да авијациски корпус има да обезбеди даљњу подршку више ваздушнодесантних дивизија једновремено. Но, ми ћемо узети чешћи случај где он има да садејствује само са једном ваздушнодесантном дивизијом. У том случају у састав авијације за даљњу подршку могу да уђу ловачка дивизија и једна од три бомбардерске дивизије, друга бомбардерска дивизија да прими улогу авијације за непосредну подршку, а трећа да остане у резерви за појачање у случају потребе, било снага за непосредну било за даљњу подршку. Сваки од ових делова имаће своју улогу у ваздушнодесантној опера-



Скица 34 — Слетање истурених делова (претходнице)

ције, но, временски размак између почетка њиховог дејства и слетања ваздушнодесантних трупа зависан је од околности и сваки пут је други. Например, кад је потребно да се слетање изврши у присутству добро организоване одбране, онда претходно може да се изврши бомбардовање као што би се извршила артиљериска припрема. Ако, напротив, једрилице треба да слете на места где ће бити мало отпора или га уопште неће бити, ово бомбардовање може да буде врло кратко или пак сасвим да изостане.

Дејство авијације, нарочито оне за даљњу подршку, има највећу важност у првој фази борбе. Пре него што ће ваздушнодесантне снаге да се спусте, заузму терен и отпочну покрете, мора безусловно да се овлада ваздушним простором изнад зоне дејства. Ваздушна надмоћност је кључ савремене борбе. Она је нужна како ради ометања или спречавања дејства непријатељске авијације, тако и ради успоравања кретања непријатељских снага на земљи. Ваздушна надмоћност се остварује било ваздушном борбом, било уништавањем непријатељске авијације на земљи у њеним базама, било, најчешће комбинацијом ова два начина.

Састав авијације за даљњу подршку одговара управо овоме тактичком циљу. Ловачка дивизија, која је у њеном саставу, прима на себе ваздушну борбу. Она настоји да уништи непријатељске ловце и да на тај начин створи услове за бомбардовање циљева на земљи. Бомбардерска дивизија дејствује по другом начину, трудећи се да задобије ваздушну надмоћност уништавањем ПА батерија, непријатељске авијације на земљи и бомбардовањем аеродрома. Сем тога, да би употпунила своје дејство за подршку, она туче и непријатељске снаге у прикупљању, њихове гарнизоне и све остале важније циљеве: комуникације, мостове, раскрснице, станице и жељезничке чворове. На тај начин она настоји да дезорганизује одбрану. Сва ова дејства имају један те исти циљ: одложити што је могуће дуже тренутак кад ће ваздушнодесантне снаге, на земљи и у ваздуху, потпасти под дејство браниоца, и на тај начин омогућити им да изврше слетање и развој без ометања.

Уопште узевши, овде се појављују две врсте циљева за авијацију:

а) циљеви који су познати од раније, јер су откривени још пре почетка операције помоћу ваздушног или земаљског извиђања и помоћу обавештајне службе, и

б) непредвиђени циљеви, који се појављују тек у току дејства.

За откривање циљева ове друге врсте потребно је да ваздушне патроле даљног извиђања непрекидно прате све покрете непријатеља, затим да на њих, као и на друге циљеве, наводе бомбардере за даљњу подршку и да снаге на земљи упозоравају на сваку опасност. Разуме се да је за извршење таквог задатка нужно да тесно садејство, по времену и простору, међусобно повезује извиђачке и бомбардерске јединице и снаге на земљи.

Авијација за даљњу подршку, о којој смо говорили, не утиче непосредно него посредно на дејства ваздушнодесантних трупа. У случају кад она ради за рачун више ваздушнодесантних дивизија, њеним акцијама мора да руководи штаб авијације који је на основној бази операције, на једном од полазних аеродрома.

Ако пак, она садејствује само једној ваздушнодесантној дивизији, нужно је да што пре ступи у везу са дивизиским истакнутим центром везе који је на ваздушном мостобрану. На тај начин њено дејство може да се усклади не само са дејством ваздушнодесантне дивизије, него и са авијацијом за непосредну подршку.

Авијација за непосредну подршку, за разлику од авијације за даљњу подршку, ради непосредно за рачун ваздушнодесантних трупа којима садејствује већ за време ваздушног транспорта, а још тешње после њиховог искрцавања. Њена дејства морају да буду најтешње повезане са дејством ваздушнодесантних трупа на земљи. Ова потреба има утицаја како на састав ове авијације, тако и на њену тактику. Њу сачињавају поглавито обрушавајући бомбардери и извиђачке јединице, а она дејствује, према приликама и природи циљева, експлозивним бомбама, димним бомбама, митраљеском ватром итд. Другим речима, авијација, као и артиљерија, употребљава, према прилици, врсту „муниције“ која најбоље одговара њеним задацима тога тренутка.

Као што смо већ рекли за циљеве који потпадају под бомбардовање даљног дејства, исто тако и бомбардовање за непосредну подршку вршиће се на предвиђене и на потпуно непредвиђене циљеве. Брижљиво извршена извиђања пре операције откриће добар део фортификациских објеката, артиљериских положаја, складишта, места резерви итд., које је непријатељ припремио у зони напада. Међутим, многи циљеви појавиће се тек за време саме акције и, да би се на њих могло брзо дејствовати, потребно је да се задржи доста велики број бомбардера на расположењу изнад просторије за слетање.

За време док се ваздушнодесантне снаге развијају и боре, бомбардери за непосредну подршку прате њихове покрете и потпомажу их у борби. Они то могу да раде успешно само ако су у тесној и непрекидној вези с њима. У том циљу код јединица на земљи налазе се одељења за везу са авијацијом. Она преносе бомбардерима захтеве за подршку, а примају и одмах саопштавају трупама на земљи све најновије податке о положају и покретима непријатеља добијене ваздушним осматрањем. Разуме се да бомбардери за непосредну подршку, приликом бомбардовања, морају да воде рачуна о потребној зони сигурности како не би тукли своје сопствене трупе.

ПРЕГЛЕДНА ТАБЛИЦА УПОТРЕБЕ АВИЈАЦИЈЕ ЗА ПОДРШКУ У ОФАНЗИВНИМ АКЦИЈАМА

I. ПРВА ФАЗА: **Припрема операције**

а) Авијација за даљњу подршку

Јединице даљњег извиђања (оперативног) раде на целој зони будуће операције.

б) Авијација за непосредну подршку

1. Тактичко и техничко извиђање будућих постројења.
2. Ловачка заштита полазних база за време припреме.

II. ДРУГА ФАЗА: **Ваздушни транспорт и слетање**

а) Авијација за даљњу подршку

Ловци за даљњу подршку успостављају заштитну завесу испред полазних аеродрома и осигуравају кретање транспорта.

1. Јединице даљњег извиђања осматрају активност непријатеља, првенствено у предвиђеној зони операције.

2. Бомбардери за даљњу подршку ометају прикупљање непријатељских снага на земљи према зони слетања; бомбардују њихове гарнизоне и прикивају непријатељску авијацију за земљу нападима на њене базе.

б) Авијација за непосредну подршку

1. Ловци за непосредну подршку успостављају и одржавају ваздушну надмоћност изнад терена за слетање.

2. Јединице за тактичко извиђање осматрају активност непријатеља на предвиђеним просторијама искрцавања.

3. Бомбардери за непосредну подршку неутралишу непријатељске положаје бомбардовањем за време искрцавања.

III. ТРЕЋА ФАЗА: **Борба ваздушнодесантних снага на земљи**

а) Авијација за даљњу подршку

Извршава исте задатке као и за време слетања.

б) Авијација за непосредну подршку

1. Ловци за непосредну подршку штите ваздушнодесантне трупе од напада непријатељских бомбардера.

2. Јединице за тактичко извиђање извиђају непријатељске снаге на земљи, прате покрете својих искрцаних трупа и повезују њихова одвојена дејства.

3. Бомбардери за непосредну подршку садејствују ваздушнодесантним јединицама за време напада и потпомажу их у савлађивању непријатељског отпора. Авијациска резерва, на полазним аеродромима, у приправности за брзу употребу на сваком месту где то захтева развој борбе.

*

За разлику од даљњег извиђања које врши авијација за даљњу подршку, извиђачки делови авијације за непосредну подршку ограничавају се поглавито на ваздушни мостобран. Касније, извиђачки авиони прате ваздушнодесантне трупе у њиховом напредовању. Осматрајући активност непријатеља као и слетање, развој и борбу својих снага, они достављају сва своја запажања центрима за прикупљање података који се образују у зони искрцавања. На тај начин извиђачке јединице авијације за непосредну подршку потпомажу умногоме међусобно усклађивање појединачних дејстава разних делова у току операције. Оне достављају ваздушнодесантним трупама све појединости о непријатељу и, сем тога, одржавају везу са снагама на земљи које буду отсечене од суседа или се нађу потпуно усамљене у току борбе. Вршећи у таквом случају улогу одржача везе између јединица у борби и КМ дивизије или бригаде, оне могу на тај начин удвајати или замењивати друга средства за везу кад она затаје или кад још нису могла да се ставе у дејство, као што је то случај у почетној фази операције. Немци су за ову сврху употребљавали нарочите авијациске јединице, које су називали авијацијом за обавештавање.

Радиовезе између авијације и снага на земљи успостављају се, начелно, до КМ бригаде. Потчињене тактичке јединице, батаљони и чете, одржавају везу са авијацијом за подршку помоћу сигналних платна и светлосних сигнала. Постављањем према унапред уговореној таблици, одређеног броја платна и утврђеном распореду, оне могу упућивати авионима кратке поруке и обавештења, која се поглавито односе на:

а) означавање командних места;

б) кратка обавештења о ситуацији, например: „опкољени смо“, „учвршћујемо се на тој и тој линији“, итд.;

в) тражење података о непријатељу;

г) тражење авијациске подршке, у ком случају се својој авијацији дају тачни подаци о непријатељским деловима које треба уништити;

д) тражити да се дотури муниција, храна или други материјал.

Светлосни сигнали са разним комбинацијама боја, такође су погодни за преношење кратких обавештења. Давање сигнала од стране авиона је теже. Могу се у ту сврху употребљавати обојене ракете, но, уопште узевши, радије се примењује бацање извештаја у малим „контајнерима".

Ма каква техничка средства да се употребе за везу између земље и авиона, успешно садејство између авијације и снага на земљи биће немогуће ако летачко особље није, не само вешто у вођењу ваздушних борби, него и потпуно упознато са тактиком борбе на земљи. То изискује двоструку обуку. Потребно је да се летачи могу уживљавати у тешкоће које сусрећу трупе на земљи да би тако кроз своје осматрање закључивали шта је потребно да раде да би потпомогли њихово напредовање. Обратно, борац на земљи мора добро да разуме рад авијације да би могао просуђивати на који начин и у ком тренутку она треба да га потпомогне.

Укратко, разни делови на земљи и у ваздуху морају међусобно тачно да се уклапају као делови сталног механизма. Усклађивање заједничког рада авијације и снага на земљи мора да се спроведе све до КМ батаљона. То захтева савршен систем веза. Служба везе има задатак одржавање везе са ваздушним базама, што је основни чинилац у организацији ваздушног саобраћаја и уредном укрцавању; она има исто тако да обезбеди непрекидан контакт између свих снага на земљи. Такав механизам, сигурно, битно се разликује од онога који се употребљава, например, код авијације за далека бомбардовања. Он тражи више гипкости.

Т е к п о ш т о с е о с т в а р и о в а к о т е с н о с а д е ј с т в о и з м е ђ у а в и ј а ц и ј е и с н а г а н а з е м љ и м о г у ћ е ј е д а с е з а у з м е, б о р б о м н а з е м љ и, п о л о ж а ј к о ј и ј е п р е т х о д н о у з д р м а н д е ј с т в о м а в и ј а ц и ј е и л и д а а в и ј а ц и ј а е к с п л о а т и ш е у с п е х к о ј и с у п о с т и г л е в а з д у ш н о д е с а н т н е с н а г е н а з е м љ и. Н а т а ј н а ч и н, д о п у њ у ј у ћ и с е у з а ј а м н о, о б а н а п о р а, у в а з д у х у и н а з е м љ и, ј е д а н з а д р у г и м и л и з а ј е д н о у п о г о д н о м т р е н у т к у, н а д о б р о и з а б р а н и м т а ч к а м а и с а п о т р е б н о м с и л и н о м, м о г у д о в е с т и д о о д л у ч у ј у ћ е г у с п е х а.

Глава десета

ОРГАНИЗАЦИЈА ОДБРАНЕ

Шта је у суштини одбрана? Одбијање противниковог удара. А шта је њена основна карактеристика? Ишчекивање, чекање удара.

Тако каже Клаузевиц на почетку поглавља које је посветио одбрани. Но, из тога не смемо закључити да се под одбраном подразумева потпуно пасивно држање; са штитом који заклања напоредо стоји и мач за удар. Одбрана не искључује покрет и не сме, ни у ком случају, да се препусти непокретности.

Одбрана мора да буде на опрези од ваздушних напада и ваздушног десанта, на свим просторијама које се налазе у рејону дејства непријатељске авијације. Ова чињеница била би довољна да се истакне како велику важност нападач мора да прида стварању посебних ваздушнодесантних јединица. Само њихово постојање притискује дух браниоца до те мере да га натерује на одвајање знатног дела земаљских и ваздушних снага са фронта да би обезбедио одбрану унутрашњости своје територије.

Овде нам се указује сва важност моралних чинилаца. Бранилац коме прети ваздушни десант, неизбежно је подложан осећању несигурности. Дуги период времена он проводи у ишчекивању догађаја који никако да се оствари, а за њега је пун опасности. Он услед тога има осећај море, што га отупљује. Овакво душевно стање и потреба сталне опрезе имају двоструку последицу: троше његове нерве и слабе будност. Да би се томе стало на пут, широко се користи штампа и радио. Помоћу њих се упозорава народ каквој се опасности излаже ако не буде на опрези и дају се упутства цивилном становништву о улози коју оно треба да одигра у случају десанта. И саме борачке трупе морају стално да се одржавају у потпуној приправности помоћу честих вежби у којима треба да се обрађују сви могући случајеви.

Од тога ће браниоци имати једну корист више: продубиће познавање земљишта које ће имати да бране. Ово ће им дати

сигурну предност над нападачем који, ма како брижљиво да је припремио своју акцију, мора још у великој мери да пипа у тами.

Снаге одбране морају да буду тако распоређене, да могу брзо и одлучно да интервенишу како у ваздуху, тако и на земљи, па ма са које стране да искрсне напад.

Начин одбране биће, разуме се, одређен тиме какве су одбранбене мере унапред предузете. Замисао тих одбранбених мера заснаваће се на подацима које доставља извиђање и обавештајна служба. Ти подаци прикупљају се о многим стварима: о стању непријатељске ваздухопловне индустрије, о организацији и јачини ваздушнодесантних снага, о њиховом наоружању, о њиховим покретима, о активности на аеродромима, итд. Важно је да службе које имају задатак да обавештавају командовање држе у потпуно ажурном стању своју документацију по овим разним питањима, јер план одбране мора да се преудешава и побољшава саобразно томе како се откривају нападачеве мере.

Како ће, дакле, једна земља да организује своју одбрану од ваздушнодесантних снага? У покушају да одговоримо на ово питање, ми ћемо морати да говоримо о извесној територијалној подели, о местима, срезовима, окрузима и областима, што неће бити везано за стварну поделу у једној одређеној земљи. Ова подела одговарала би, например, у Француској „општинама", „кантонима" (срез), „департманима" (округ), и „регионима" (област). У Сједињеним Америчким Државама то би можда било „град", „покрајина" и „држава". Ми, дакле, реч „регион" (област) узимамо у њеном најопштијем смислу, без икакве посебне алузије на „регионе" које је у Енглеској створила организација »British civil Defence«.

Унутрашњост целе земље обично ће се поделити на одбранбене округе чије ће се границе најчешће поклапати са административним границама. Ове границе, нарочито у старим државама, често су одређене према битним природним особинама тога краја; често један округ или једна покрајина чине заиста географску целину, чије је главно место природни центар. Ако се у сваком округу штаб одбране постави у то место или, још боље, услед опасности од бомбардовања, у његовој непосредној близини, онда ће се имати та предност што ће моћи најбоље да се искористи путна као и ТТ мрежа која је од велике важности за одржавање везе.

Основни задатак командовања у сваком округу биће да изврши припреме против могућег ваздушног десанта. У ту сврху ми препоручујемо да, начелно, ово командовање буде одговорно за

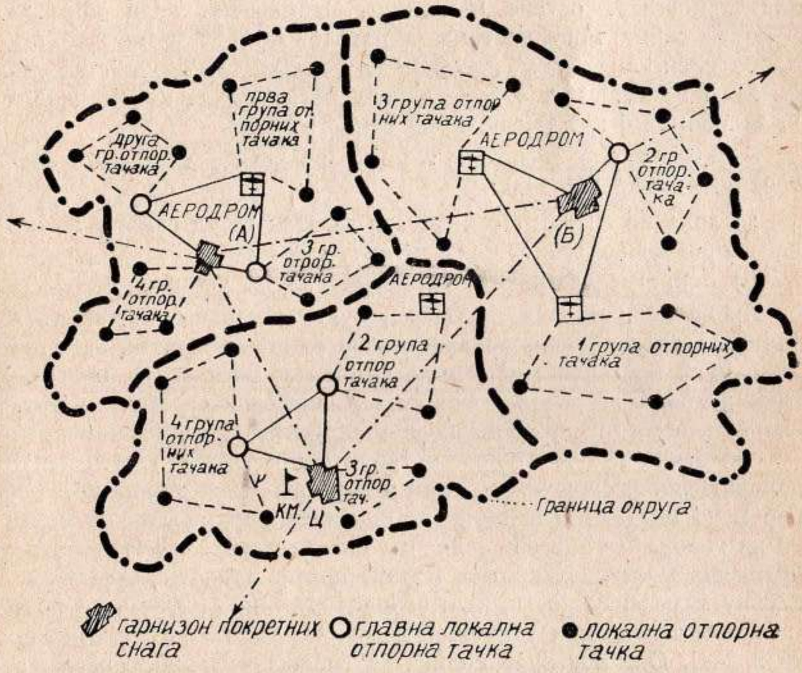
свеукупне одбранбене мере и да у том погледу може располагати свим потребним службама, било да се ради о прислушним станицама, или о противавионској одбрани, о одељењима за заштиту од препада и саботаже, о полицији, о ватрогасцима и свим другим помоћним службама. Било би заиста тешко ако се ови разни делови, од којих је сваки неопходан за осигурање целине, не би груписали. Стварањем крутих преграда између њих само би се могле поделити одговорности. То би довело до врло тешких последица. Дакле, на тај начин, командант сваког округа имаће под својом командом све расположиве трупе на својој територији, све способно становништво, као и све цивилне службе и организације.

Разуме се да су разни срезови или окрузи једне земље различите војничке важности. Они у којима се налазе важне луке, ваздухопловне базе, или важни саобраћајни чворови, индустриска постројења итд., изложенији су ваздушнодесантном нападу него други. Може се рећи: што је једна зона технички развијенија, то је вероватније да ће је нападач изабрати за циљ својих подухвата. Због тога су окрузи у којима је најгушћа насељеност, највише угрожени. Свакако, напади којима ће они бити изложени, било то у виду бомбардовања или ваздушних десаната, не морају имати као једини циљ убијање цивилног становништва. Но, становништво ће свакако бити погођено и сама та чињеница довољна је да укаже на потребу спајања војничке и цивилне одбране на тај начин што ће се оне ставити под једну команду.

Претходни закључци о важности индустриских зона немају ипак апсолутно значење. Уствари, војничка важност неког краја не потиче увек од економске делатности која је у њему развијена. Стратегиска важност долази некипут отуда што неки крај претставља погодан приступ животним центрима земље. Та важност је у неку руку потенцијална. Претходно освајање таквих предела може да олакша развој операције. Тако, например, често се долази на то, при спремању планова за искрцавање с мора, да се ваздушнодесантним снагама даде задатак да заузму неке мање настањене пределе, чије држање, на први поглед, не претставља никакву непосредну корист, али, са којих ће те групе моћи да предузму дејства за подршку, непосредну или посредну, искрцавања експедиционог корпуса с мора и његовог продирања према важним центрима.

Снаге довољне за одбрану сваке зоне морају да буду сразмерне њеној важности, стварној или потенцијалној. То значи да ће њихова организација и састав бити различити по разним зонама. Међутим, све те снаге заједно сарађују на једном вишем

плану, на одбрани унутрашњости земље. Ово не треба губити из вида. Тиме се истиче чињеница да планови одбране разних делова територије морају да произилазе из једног скупног плана. У том општем оквиру разне одбранбене зоне узајамно се потпомажу. Стога је препоручљиво да се команде округа групишу у веће органе, у команде области. Питање одбране унутрашњости



Скица 35 — Организација једног одбранбеног округа

земље у целини треба да се повери Штабу одбране унутрашњости (Home Defence Staff — код Енглеза) који стоји под Врховном командом и претставља управни орган у погледу свега онога што се односи како на заштиту од ваздушног бомбардовања, тако и на одбрану од ваздушнодесантних снага. Да ли су такве мере предузете у свим земљама или нису, није важно. Овде потсећамо читаоце да немамо друге намере у овој књизи до да поставимо принципе, којима придајемо основну важност. Штаб одбране унутрашњости треба, међутим, да се чува од тога да не пређе у другу крајност, у претерану централизацију. Он мора да

дозволи, у потребним границама, потчињеним командантима области, округа, срезова и локалним командама да дејствују иницијативно како би могле у критичним моментима испољавати утицај на догађаје. Ваздушнодесантне снаге могу успети да прекину везе које су постојале између појединих области или да потпуно изолују неки округ. Било би опасно кад би у таквим околностима нека команда, лишена везе са претпостављеном командом, сматрала да може да остане неактивна. Одбранбени план мора да рачуна са свима могућностима, а потребно је да сваки део одбранбеног система буде способан да усклади своје дејство, по времену и месту, са дејствима других делова, и да кад је изолован, изврши свој задатак потпуно самостално.

Борачке трупе смештене у унутрашњости једног одбранбеног округа имаће два дела:

а) локалне снаге које ће имати задатак да од самог почетка коче напредовање ваздушнодесантних делова;

б) покретне снаге чији је задатак да их униште.

Према важности села, града, луке, индустриског објекта који треба да се брани, локалне снаге биће састављене било од обичне цивилне гарде (као Home Guards у Енглеској), било од правих редовних трупа или комбиновањем једних и других. Трупе ће се употребити у најважнијим окрузима. Треба напоменути да у областима где је становништво непријатељски расположено или политички несигурно — о томе нам европске земље које је привремено подјармио нацизам дају одличан пример — не може бити ни говора о употреби јединица цивилне гарде за тако важне одбранбене задатке. Напротив, мораће против становништва да се предузму мере сигурности, као: забрана кретања, одузимање права збора и договора и узимање талаца. Ове околности имају велики значај. Оне показују колика је спољна чврстина држава, а нарочито њихова отпорност против напада ваздушнодесантних снага, тесно повезана са њиховом унутрашњом политичком и социјалном равнотежом.

Као год што су поједине зоне различите важности, тако се исто и унутар сваке од њих могу разликовати тачке неједнаке важности. Једне су важне по томе што се у њима налазе важна индустриска постројења или седишта важне економске делатности, док ће другима одбранбени план области морати да посвети највећу пажњу из војничких обзира (мостови, разни технички објекти, теснаци или места где је тежак пролаз итд.). Сем тога, правиће се разлика и с обзиром на одбранбену ситуацију браниоца. Например, извесним тачкама неће се придати никакве ло-

калне снаге ако се дође до закључка да се све редовне трупе и цивилна гарда морају употребити за заштиту важнијих тачака. То не значи да ће се ови објекти (тачке) или читави делови територије потпуно напустити, јер ако се то уради, оставља се нападачу слобода за извођење свих могућих маневара. Њихова одбрана неће почивати на локалним снагама него на дејству покретних делова.

Тако видимо да у организацији локалних снага на једној одређеној просторији влада велика разноликост. Мања села, без неке важности, која имају свега 30 до 40 способних људи, може да брани један обичан вод локалне одбране. Ако кроз та села пролазе важни путеви, можда ће се локалној одбрани, поред личног наоружања, придати и неколико старих топова. Већа насељена места браниће јаки гарнизони који ће имати задатак да штите и оближње индустриске објекте. Јачина ових регуларних трупа може бити неколико чета до неколико батаљона; за одбрану врло великих градова употребиће се бригаде или читаве дивизије, састављене од пешадије, артиљерије, инжињерије итд. У сваком случају, у свим насељеним местима, градовима, селима и индустриским острвима, локални команданти имаће под собом како регуларне трупе и цивилну гарду, тако и људство за заштиту од препада и све остале помоћне службе. Органе цивилне и војне одбране претстављаће, у месном штабу, по један њихов стручњак. Главни задатак овог стручњака биће да, под командом старешине локалне одбране, организује најтешње садејство између разних делова.

Сваки локални командант мора, на основу задатака које су примиле одбранбене снаге његове области, да проучава мере одбране у свом делокругу. При томе се мора водити рачуна о многим, разним стварима, а пре свега о тактичким и техничким питањима. Најпре треба размотрити тактичке проблеме, јер то чини основу за проналажење техничких решења.

Једно од најважнијих тактичких питања је подела снага у унутрашњости места које треба бранити. Ако се ради о неком мањем селу које ће да штите само слабији делови, неће моћи да се држи цело село — организоваће се као отпорне тачке само најпогоднија места. Боље је бити макар негде јак, него свугде слаб као што би то било у случају да се мала јединица растури по целом насељу. Отпорне тачке треба бирати тако да бранилац може држати под ватром најважније делове околног земљишта. У ту сврху често ће моћи добро да се искористе згодно постављене зграде. Њих треба узимати не само зато што су оне добри ва-

трени положаји, већ и што омогућавају добру прегледност над околином.

Техничке припреме су следеће:

1. Подешавање и ојачање отпорних тачака које су изабране за одбрану: пробијање пушкарница у зидовима, ојачање слабих делова зграда помоћу греда или џакчића са земљом, израда препрека у зградама и око њих, израда жичних препрека итд. Из овако припремљених зграда треба, наравно, да се евакуише цивилно становништво, но оне могу ноћу да служе за смештај локалних дежурних јединица. Где нема зграда погодних за одбрану, трупе ће израдити објекте пољске фортификације.

2. Између отпорних тачака мора да се организује веза. У селима је то лако остварити помоћу мале телефонске мреже и сигналним мецима. Поред својих унутрашњих веза локална команда мора да поклони пуну пажњу исто тако важним везама са претпостављеном командом и суседима.

3. Треба да се предузму све мере против пожара. Запаљиве ствари треба брижљиво склонити и прибавити потребне справе и средства за гашење пожара.[1])

4. У циљу спречавања слетања авиона и једрилица израђују се препреке по оближњим пољима. Сем тога, мора унапред да се одреди која ће се рушења извршити и где ће бити минска поља. Рушење неког техничког објекта локално командовање, начелно, неће никад предузимати без наређења више команде, сем у изузетној и врло опасној ситуацији. Могу се припремити и друге препреке, например, обарање дрвећа на раскрсницама, подизање барикада итд., но, ниједна од ових заштитних мера не сме да омета кретање покретних снага, чије ћемо задатке изложити у идућој глави.

5. Напослетку, пошто присуство жена, деце и свих других небораца може много да омете одбрану, команда мора да предузме мере за њихову евакуацију ако то захтева ситуација. Овај део становништва може се склонити у околне шуме или у било какве друге заклоне. Ако у том крају нема природних склоништа, мораће за склањање цивилног становништва да се ископају ровови. Овако израђена склоништа треба да имају нише за санитетски материјал, храну и друге потребе.

Такве су, углавном, припреме локалних снага одбране. Њима доминира виши обзир који не треба никад губити из вида, а

---

[1]) За борбу против пожара као и за друге одбранбене мере примењене у Великој Британији за време и после велике немачке ваздушне офанзиве у 1940 години видети књигу генералмајора Г. М. Линдсеа »On the Civil and Military Fronts«.

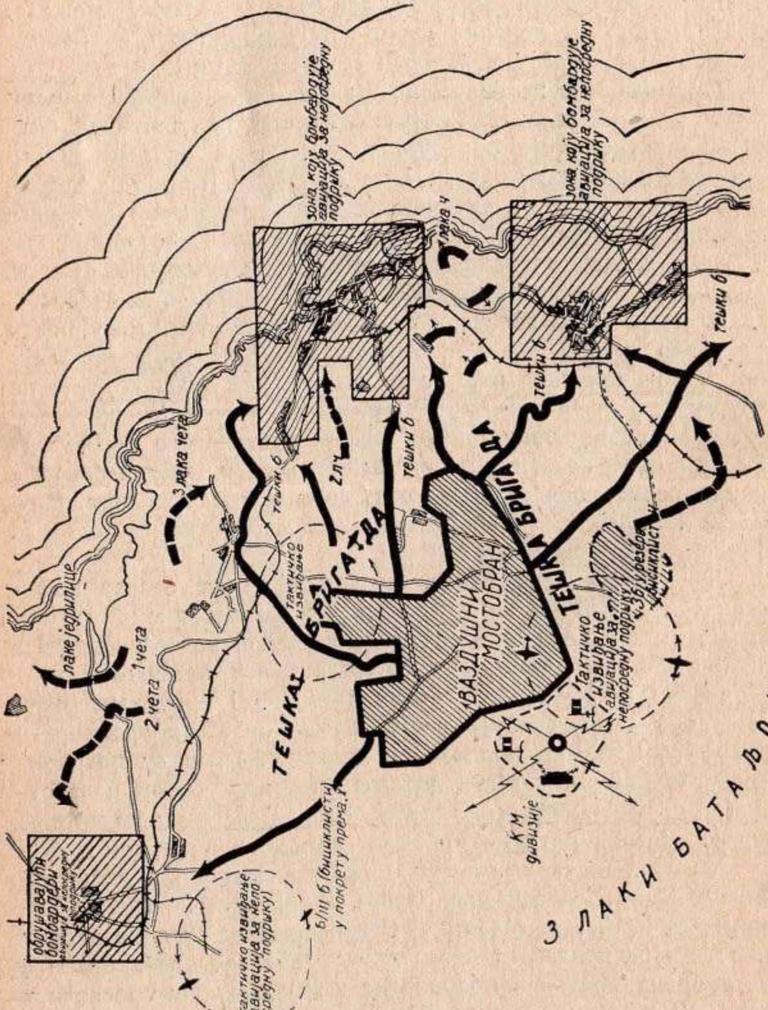
то је: све мере које се предузимају на разним местима (локалне мере) морају да буду усклађене општим планом одбране земље. Међутим, све ове мере биће без икакве вредности ако се од бранилаца не захтева највећа будност. Они морају да буду спремни за дејство у сваком тренутку. Можда ће они имати дуго да чекају; можда до напада уопште неће ни доћи; али пошто сваки нехат може да доведе до пораза, локалне снаге морају непрекидно да побољшавају и усавршавају механизам своје организације.

Организоване на изложени начин зона позадине и унутрашњост личиће на један мрежасти сплет чији ће „чворови" бити „отпорне тачке" које образују делови локалне одбране. Корисност ових тачака испољава се на два начина: један је пасиван, а други активан. Прво, отпорне тачке пружају заклон локалним снагама и обезбеђују њихову заштиту. Друго, са ослонцем на ове тачке делови одбране могу да предузимају нападне акције, па ма како оне биле слабе и са ограниченим циљем. Јер, заиста, ма како да је слаба посада, она ће ипак моћи да нађе могућности за активно дејство, кад се непријатељске снаге које нападају приближе на повољно отстојање. Мале патроле могу потајно да изађу из села и да узнемирују непријатеља у позадини и на боковима. Њихово одлично познавање земљишта много ће им помоћи при овом задатку, и ово људство може у току испада да прикупи веома корисне податке за вођење борбе у целини. Што су јачи гарнизони, то ће се локални противнапади изводити са већим снагама и на већој дубини.

Лако је увидети какве све користи пружа овакав начин организације. Разуме се да ће вредност ове одбране бити још већа ако разни њени делови дејствују у тесној повезаности. Неколико отпорних тачака може се груписати под командом једног од њихових старешина. У таквом случају овај командант неће имати само да организује своје патроле; он ће координирати одбрану свих тачака под својом командом. За ово су потребне добре везе које ће спајати локалне посаде међу собом и са суседним местима. Јер, само непрекидном разменом обавештења може се постићи потпуно искоришћење повољних ситуација.

Још један веома важан проблем поставља се пред локалну одбрану: одбрана аеродрома. Искуства из Норвешке, Холандије, са Крита, са Малаје и Суматре показала су како велику важност треба придавати овом питању. Аеродроме треба бранити у исто време против бомбардовања и против ваздушнодесантних напада. У оба случаја потребна је непрекидна будност и савршена хладнокрвност бранилаца. Техничке мере, које су потребне

за одбрану и заштиту од бомбардовања, познате су: постављање ПА батерија и израда сигурних склоништа. Но, то су само средства чисто пасивне одбране. Потребно је, дакле, да се она употпуне добрим везама са суседним аеродромима да би бранилац могао тражити помоћ своје ловачке авијације и на тај начин дати одбрани активан карактер.



Скица 36 — Ваздушнодесантна дивизија после слетања

Друга опасност, ваздушнодесантни напад, знатно је већа. На који се начин могу аеродроми заштитити од напада ваздушнодесантних снага? По том питању код већине влада неслагање, једни тврде да сваки аеродром треба да има оклопна кола за своју одбрану, док други препоручују систем „еластичне одбране". Да се задржимо један тренутак на ова два различита гледишта.

Свакако, било би врло корисно кад би се по свим аеродромима могла распоредити оклопна кола. Но, да ли би она могла нешто да учине ако их је мало? А доделити их у већем броју, зар то није неизводљиво из економских разлога? Ако се има у виду колико је велики број аеродрома, то би се за ову сврху утрошиле хиљаде тенкова, а то би, уствари, значило жртвовати потенцијал већег броја оклопних дивизија. До истих ће закључака да се дође ако се испита колико би за одбрану сваког аеродрома требало одвојити специјалних одбранбених трупа, организованих у чете и батаљоне. На колико аеродрома би се предузеле такве мере? Ако их има више стотина, да ли је паметно држати неискоришћено хиљадама људи, кроз читаве седмице и месеце, у очекивању напада у коме, у сваком случају, може да учествује само један њихов мали део? Држање овако великих снага у сталној готовости, без икаквог изгледа да ће се оне искористити за дејство, значило би чудно непознавање принципа економије снага.

Много ће боље да се приђе проблему одбране ако ми прво испитамо на који се начин може извршити напад на један аеродром. Најпре ће доћи обрушавајући бомбардери са задатком да бомбардовањем и митраљирањем прикују одбрану за земљу. Мало после тога спустиће се падобранци. Као што смо размотрили средства одбране од бомбардовања: ПА батерије, склоништа, веза са суседним аеродромима, — тако треба сада да потражимо начине за одбрану против ваздушнодесантних трупа. Изгледа нам да је за ову сврху боље да се на место склоништа за пасивну заштиту израде мали бункери, погодно распоређени у непосредној близини сваког аеродрома. Они би били наоружани ПА топовима, лаким или тешким митраљезима и пољским топовима, који би држали под својом ватром аеродром и прилазе ка њему. Много је лакше да се за ову одбрану одвоје митраљези и топови него тенкови или друга специјална модерна оруђа. Топови могу да буду којег било типа, чак и застарелог, јер им није потребан велики домет и служиће само за непосредну заштиту. Претпоставимо да је један аеродром брањен са осам до дванаест оваквих бункера, сваки са посадом 10 до 12 људи;

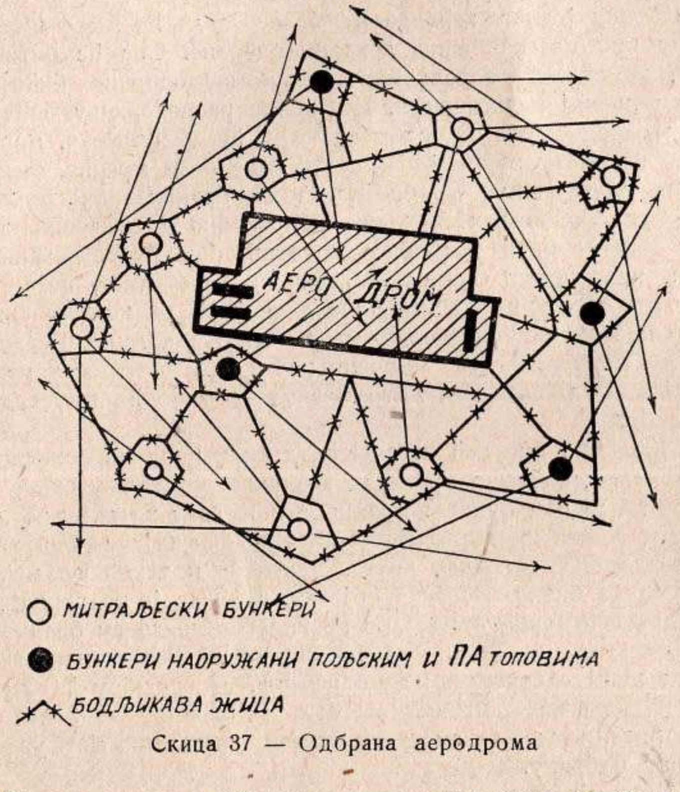
ови објекти били би тако мали циљеви да би и најжешће бомбардовање могло да их поруши само у врло малом броју. Знамо да падобранци могу да искачу тек кад бомбардери заврше своје дејство, јер би се у противном изложили врло великој опасности. Управо тај тренутак искористиће бункери за своје ступање у дејство, исто као што се у прошлом рату пешадиска ватра одбране (пушке и митраљези) откривала кад би артиљерија престала са својим гађањем. А данас, као и јуче, напад који врши пешадија, а то су и ваздушнодесантне трупе, без оклопних кола може врло лако да се сломије под ватром браниоца.

Прелазимо сада на разматрање другог гледишта, то јест „еластичне одбране". Видели смо напред да ће борба на земљи око аеродрома у својој почетној фази бити статична. Зашто се онда тако често препоручује еластична одбрана кад за њу сигурно, у свим случајевима, неће бити ни довољно снага? Да ли се мисли да одбрана око аеродрома треба од почетка да буде покретна? Свакако, покретљивост не сме да се искључи из одбранбене борбе, али локалне снаге нису у стању да изводе покретну одбрану. Зато су потребне веће јединице, чији ће задатак бити да очисте цело одбранбено подручје на коме се налази аеродром. То је различит задатак од оног који имају локалне снаге. Док се тај задатак извршава и док траје одбранбена борба аеродром претставља само неку врсту отпорне тачке, као што су и остале, коју сачињава известан број бункера. Разуме се, у нарочито повољним приликама, ове отпорне тачке могу да послуже као ослонац локалним снагама за противнападе мањих размера.

Због чега је одбрана статичког карактера? Зато што, кад преовлада ватра, на бојишту престаје кретање. Свакако, под нормалним условима савремене борбе, моторизација и употреба оклопних средстава учинили су крај премоћи ватре и претегли теразије на страну покрета. Но, ти услови не постоје кад се ради о нападу ваздушнодесантних снага, јер овај напад у првој његовој фази могу да воде само падобранци који су наоружани аутоматима, ручним бомбама, минобацачима и експлозивом. Такво наоружање је готово немоћно против бункера. Ако пак, као што смо видели на Криту, непријатељска авијација или једрилице слете пре него што је неутралисана одбрана, на њих ће непосредном ватром дејствовати пољски топови.

За супротстављање слетању авиона бранилац располаже још једним средством, које не треба занемарити, а то је рушење аеродрома. То треба да се припреми још за време саме израде летилишта. На летилишту се ископају бункери дубине 10 до 20 метара и ширине 1 метар и покрију поклопцима. На дну се изра-

ђују минске коморе у које се ставља експлозив. Тај уређај спојен је спроводницима за електрично паљење са бункерима, из којих се у погодном тренутку може извршити паљење. Кад оваквих 10 до 15 мина, распоређених унакрст, експлодира, направе се такви левкови да је аеродром потпуно неупотребљив за слетање.



Скица 37 — Одбрана аеродрома

Израда оваквих објеката довољно је важна те би требало да пређе у навику да се бункери и уређаји за рушење сматрају као саставни део нормалног уређења аеродрома исто тако као и хангари или радионице.

Вратимо се сад, у мислима, на саму борбу. Подвлачимо да се она одиграла једновремено на земљи и у ваздуху. То значи да ће браниоцу бити веома потребна помоћ ловачке авијације која ће нападати непријатељске бомбардерске јединице за време њихових припремних бомбардовања. Касније ће ти исти ловци

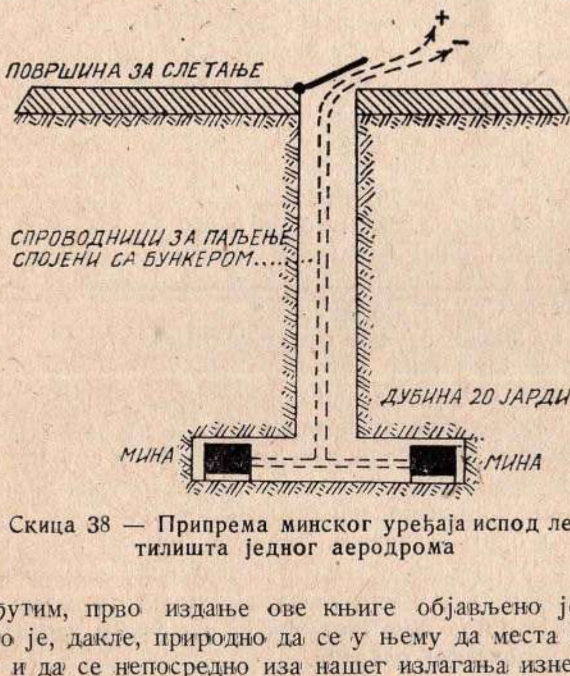
водити борбу против ваздушне транспортне флоте. Они ће настојати да у садејству са ПА артиљеријом разбију построје у ваздуху, а затим да нападају растурене авионе. Ако, најпосле, упркос свих ових напора, непријатељ успе да слети, бранилац ће тада употребити своје бомбардере који ће напасти аеродром бомбама и митраљирањем.

Поставићемо још једно, последње питање: ко је одговоран за одбрану једног аеродрома? Јасно је да ће на сваком аеродрому постојати команда локалне одбране. Она ће бити потчињена команданту аеродрома, али питање одбране биће искључиво у њеној надлежности. На њеном расположењу биће специјални одред трупа за одбрану који ће, разуме се, морати да прође нарочиту обуку. Ипак, увек неће бити могуће, сем у изузетним случајевима, да бројно стање бранилаца буде довољно да се сва борбена места држе непрекидно и са довољно снага. Због тога ће бити потребно да се обезбеди учествовање у одбрани целокупног особља, летачког и нелетачког, које је присутно на аеродрому. У највише случајева, за допуну снага локалне одбране биће довољни механичари, шофери и писари штаба. Они морају да буду обучени као и остали борци у руковању оружјем — пушкама и митраљезима — које ће им се дати на употребу.

Као што смо већ нагласили, дуги период ишчекивања који у одбрани неизбежно претходи ваздушнодесантном нападу, може опасно да умањи будност браниоца и његову хитрину за противдејство. А ова су два својства сигурно важнија за одбрану једног аеродрома него све друге, тактичке и техничке мере. Кад треба да се брани ма какав објекат, било да је то аеродром или нека друга отпорна тачка, ако претпоставимо да су браниоци довољне моралне чврстине, да је обезбеђена непрекидна веза локалних снага са суседним аеродромима, са службом ВООВ и покретним „противдесантним“ снагама, чију ћемо улогу мало даље размотрити, може се сматрати да су остварени сви услови за успешну одбрану.

Такав је наш лични начин гледања на проблем локалне одбране. Он се заснива на нашем континенталном схватању. Нама није непознато да се у Енглеској овом проблему друкчије пришло. Разне гране цивилних и војних организација, у своме садејству у одбрани Велике Британије, имале су велику самосталност и њихови узајамни односи боље би се могли изразити речју „удружење“ него „потчињеност“. Наша континентална логика нагонски избегава таква решења, која чине готово немогућом јасну поделу између права и одговорности. Тако се између разних

грана организације одбране могу стварати само доста несигурни споразуми, који могу у извесним приликама да доведу до штетних последица. То нас поново враћа на наше раније образложење. Развој борбе, који је увек узбудљив, доводи командовање у многе разноврсне ситуације које је немогуће предвидети у појединостима. Отуда, по нашем мишљењу, произлази потреба за јединственом командом, која у критичном тренутку може да располаже свима гранама одбранбене организације и да их употребљава према захтевима ситуације. Свако право дејство захтева јединство командовања, које подразумева потчињеност.



Скица 38 — Припрема минског уређаја испод летилишта једног аеродрома

Међутим, прво издање ове књиге објављено је у Енглеској. Било је, дакле, природно да се у њему да места британском гледишту и да се непосредно иза нашег излагања изнесе одговор на наше образложење. Пошто смо ми следбеници другог начина мишљења који се разликује од енглеског, имали бисмо потешкоће да верно изложимо гледиште наших Савезника. Зато смо срећни што можемо овде да овластимо нашег пријатеља М. Ц. Р. Феја да изнесе своје мишљење британског грађанина по овом питању.

„Читалац ће можда да се упита у којој мери или са каквим би изменама анализа мајора Микше могла да се примени у Великој Британији. На ово питање не можемо да одговоримо а да

укратко не изложимо шта су биле, за време Другог светског рата, две основне институције наше унутрашње одбране: »Home Guard« то јест цивилна гарда и »Civil Defence Region« то јест цивилни одбранбени регион (област).

»Home Guard« је била цивилна гарда која је обухватала цивилне снаге одбраде. »Home Guards« називали су се у почетку »Local Defence Volonteers« то јест добровоци локалне одбране. Организација је примала на себе, у сваком насељеном месту, одговорност за статичку одбрану. Она је у ту сврху регрутовала људе који нису могли, услед година старости или из неког другог разлога, да ступе у регуларну војску. По степену развоја до кога је она доспела, број јединица »Home Guard«, а већином и њихово бројно стање, били су велики. Ове јединице обухватале су нарочито хиљаде старих бораца из прошлог рата и биле су у стању, добро опремљене, да своје задатке обављају сигурно под много бољим условима него што би то могле локалне одбранбене снаге једне континенталне земље, која је принуђена да много већи део свога људског потенцијала намени армијама на стварном фронту. Насупрот ономе што би могло важити за једну континенталну земљу, било би сасвим противно економичности да се јединицама »Home Guard« није доделила модерна опрема најбољег квалитета. Ово из два разлога:

1. Оне су имале довољно способности да је знају користити,

2. Велика Британија убрзо се нашла у ситуацији земље чији ратни напор није ограничен производњом оружја или бројем људи, него могућностима транспорта армија на ратно поприште. Услед тога је врло брзо било довољно и доброг оружја, лаког и тешког, за »Home Guard«, а кад је њено наоружање било потпуно завршено, британско командовање било је у стању да ослободи већи број регрутних трупа за прекоморска војишта. »Home Guard« је држала, у неку руку, средину између регуларних трупа размештених у метрополи и потпуно цивилних одбранбених служби, чије је људство морало у случају напада такође да учествује у локалној одбрани.

Цивилни одбранбени регион (област) — »Civil Defence Region«, је стожер цивилне одбранбене организације, узете у целини. То није скуп више округа као што је област, у континенталном смислу те речи, скуп срезова. То је основни организам цивилне одбране који под својом влашћу окупља сва насељена места или, на још гипкији начин, све групе насељених места које се налазе у истом географском пределу, то јест чији је положај подједнако зависан од осетљивости дотичне зоне. Границе профовије у Енглеској немају никаквог војничког ни економског

значаја. Међутим, локалне политичке институције, Савети грофовија или локалне скупштине посланика играју битну улогу у друштвеном и економском животу народа и, под контролом Whitehall-a, врше своје дужности са великом самосталношћу. Дванаест региона (области) цивилне одбране на које је била подељена територија Велике Британије, били су можда подједнаки по броју становништва и индустриској важности, али су се знатно разликовали по површини. Они нису имали ништа заједничког са раније основаним административним областима, као што је то, например, Ирска и области или провинције у земљама Континента (уосталом у Енглеској назив провинција употребљава се само за земље Империје које су ван метрополе).

Регионална организација била је заведена, или је бар почела да улази у обичај, у почетку Другог светског рата. Регионалне власти биле су од самог почетка потпуно убеђене у потребу најтешњег садејства са постојећим и веома искусним механизмом локалних власти, које су се налазиле на њиховој територији: исто тако, оне су биле убеђене у потребу садејства и усклађивања рада између служби цивилне одбране које су оне основале и чисто војничких делова, регуларних трупа или »Home Guard«. Било је, дакле, сигурног основа да се сматра да привидно дејство између цивилних и војних власти, између „цивилног фронта" и „војног фронта", неће довести у отсудном тренутку до неодлучности или до слабо договорених подухвата који би један другом шкодили. Ово гледиште изложено је и у потпуности објашњено у глави IV књиге генералмајора Г. М. Линдсеја: »On the civil and military fronts«. Трудићемо се да то изгубимо из вида покушавајући да изнесемо британско решење бар једног проблема, чије је континенталне поставке тако добро изложио мајор Микше: Проблем одбране аеродрома.

Велика Британија била је у целини један простран оперативни аеродром, посејан још и фабрикама оружја које су брујале као кошнице радећи дан и ноћ за Империју и њене Савезнике. Бранити то острво, које је у исто време било фабрика и тврђава, било је битно за победоносно продужење рата. Према томе, није могло бити никаквог начелног приговора томе да се на сваком аеродрому образује нарочита одбранбена организација, па ма колико то захтевало људства, наоружања и техничке опреме. Као што смо већ рекли, Велика Британија је могла лако да располаже са више снага за своју унутрашњу одбрану него што би то било да је она, географски, континентална држава. Не може се рећи да је додељивање толиких снага за заштиту аеро-

дрома значило њихово некорисно умртљивање, пошто су оне претстављале, баш напротив, одличне кадровске јединице, погодне да, кад дође време, послуже као језгро за стварање многобројне армије, намењене за операције на континенту. До год су те регуларне трупе држане у Великој Британији, »Home Guard« је радила и вежбала се с њима. Она је тако постепено постајала способна да после одласка армије сама преузме одбрану унутрашњости. То је био, свакако, академски стицај, но, који је ипак имао реалну основу: »Home Guard« (цивилној гарди) није се могла порицати велика вештина у употреби митраљеске ватре. Она је то наследила из рата 1914—1918. А митраљез је (ми мислимо нарочито на Викерс 303) основно оружје статичке одбране. Као што је већ у овој књизи опширно приказано — а случај Крита одмах нам долази напамет — ваздушнодесантни нападач је, у временском размаку потребном за слетање, веома осетљив на митраљеску ватру. То значи да бранилац може, помоћу добро смишљеног система ватре, да учини један аеродром неодрживим за незаштићене снаге које би покушале да на њега слете.

Пређимо сада на проблем командовања: ниједан војник од заната, било континентални или британски, неће ни помислити да посумња у користи које претставља, од почетка до краја дејства, пре, за време и после борбе, јединствено командовање. Но, кад узмемо у разматрање одбрану Велике Британије, онда смо пришли проблему који није само војнички, већ и политички и друштвени. Завођење јединственог командовања, наметнутог још пре почетка инвазије, сукобило би се са јаким психолошким отпором британског народа; јер оно против чега смо се ми борили то је баш та трајна канализација живота која постоји у тоталитарној земљи[1]). Као год што стална претња ишчекиваног напада успева да истроши нерве бранилаца, ми смо се могли бојати да би прерано наметнута стега, у циљу да се цео народ подвргне условима инвазије, могла да га раздражи и омета у његовим напорима тоталног рата. У Великој Британији нема никакве опасности да ће паника да захвати цивилно становништво, само ако народ воде вође које он познаје, у које има поверења, и да му његове старешине кажу јасно шта од њега очекују. Није било никакве по-

---

[1]) Да је Хитлер извршио инвазију, зар обједињење командовања у последњем тренутку не би било сувише касно извршено да би се од њега могли очекивати задовољавајући резултати? Микше.

требе да организација цивилне одбране постане оруђе принуде. Она је, по мом мишљењу, одговорила донекле и другом циљу: она је обезбеђивала, с једне стране, да се централна власт, чији се планови увек састављају у тајности, не изложи опасности да збуни или раздражи локалне извршиоце и, с друге стране, да становништво варошица и градова у својој претераној ревности, не би предузимало нешто што би било противно, у војничком делокругу, плановима централног командовања или омело економске напоре који су предузимани на унутрашњем фронту.

Још једном, јасно одређен основни задатак, регионалне организације био је да се избегну такве незгоде. Цементирати у чврсто јединство централну власт и град, цивилни фронт и војни фронт — то је заиста био први услов сваког отпора инвазије. Одбранбени комитети, основани у ту сврху, који су у очима континенталаца могли да изгледају незгодни или излишни, били су, с обзиром на британске услове и британску психологију, неопходан додатак цементу тога јединства. Кад мислимо на Велику Британију, треба да одбацимо појмове села, шума и отвореног поља, има, разуме се, брдовитих предела који су слабо настањени, али свугде где може да живи многобројно становништво постоји (и како који месец пролази ово се све даље развија) густа мрежа војника и цивила, кућа и фабрика, логора и аеродрома, где сви делови учествују у двоструком послу војних припрема (или дејства) и производњи наоружања, у атмосфери подједнако ратничкој и демократској, подједнако војничкој и цивилној. То енглески геније, у најтежим ситуацијама, ствара најподеснију организацију. Полазак може бити лаган, али темељи су сигурни кад почивају на сагласности и разумевању целог народа. На тај начин, зграда расте и јача. Сваки одбранбени план, локални, регионални или национални, који би био у супротности са овом психолошком истином, довео би само до поцепаности и до пораза, и доприносио би ономе злу које се желело избећи јединственим командовањем.“

Глава једанаеста

ОДБРАНА У ДЕЈСТВУ

У претходној глави претресали смо улогу локалних одбранбених снага у давању отпора ваздушнодесантним снагама. Разматрање смо вршили најпре на ширем континенталном плану и придајући пуну важност чисто војничком гледишту, затим смо изложили једно посебно схватање, британско схватање, које нужно полази од принципа на којима је почивала почетна организација Цивилног фронта и Војног фронта. Враћајући се сада поново искључиво на војно поље, анализираћемо дејство покретних борбених снага, чији је посебан задатак да се активно боре против ваздушнодесантног нападача.

Локална одбрана, коју смо разматрали у глави X, претпоставља неку врсту „штита" одбране. Она присиљава ваздушнодесантне јединице да ступе у борбу која њима мало одговара и у којој су у неповољном положају, пошто немају тешког наоружања које им је потребно за савлађивање локалног отпора. Покретне снаге одбране потпуно су другог карактера. Насупрот локалној одбрани која је поглавито статичка, оне су „мач" браниоца. Пошто нису смештене у острвцима отпора, отпорним тачкама, нити принуђене да се у њих враћају, оне имају много већу слободу кретања него локалне снаге. Њихова зона дејства протеже се на целу област угрожену нападом, њихово борбено поприште обухвата сав празан простор између отпорних тачака.

Покретне снаге образују се начелно, од мешовитих јединица које можемо назвати бригадама код којих су јачина и састав променљиви према важности зоне коју ће бранити и задатку који им је постављен. У једној одбранбеној области биће више оваквих бригада, веће или мање јачине, размештене по извесним градовима или у логорима, ако је то погодније за њихову заштиту од дејства из ваздуха. Ове логоре или гарнизоне треба бирати тако да трупе које ће у њима кантоновати могу извршити покрет и концентрисати се на разне начине, са највећом гипко-

шћу и у разним правцима. Три до пет покретних бригада које ће дејствовати у најтешњем садејству на одбрани једне области образују, заједно са локалним одбранбеним снагама, једну, да је тако назовемо, одбранбену дивизију.

Организација, наоружање и опрема ових покретних „противдесантних“ група зависиће много од географских особина области, од густине саобраћајне мреже, од стања путева и много других околности. Разуме се, браниоци ће у планинским пределима бити организовани и припремљени друкчије него они у равници. Ипак би могао да се да образац састава једне покретне бригаде, који би био приближно овакав:

једна моторизована група (оклопна кола и мотоцикли);
два пешадиска батаљона на бициклима;
један коњички ескадрон;
једна лака пољска батерија;
једна чета за везу;
једна инжињериска чета;
авијација за непосредну подршку (садејствује привремено).

Против ваздушнодесантних трупа могу корисно да се употребе и тенкови, за задатке извиђања, одржавања везе или снабдевања материјалом статичке одбране. Но, из економских разлога, вероватно се они неће употребљавати. Насупрот томе, лака оклопна возила. играју важну улогу у покретној одбрани и могу, заједно са мотоциклистима, одлично да послуже у саставу извиђачких јединица.

Било би, такође, скупо да се за транспорт трупа за одбрану унутрашњости територије одвоји већи број камиона. Камиони ће много боље да се искористе на фронту. Из тога разлога, у крајевима где је добра путна мрежа могу да буду веома корисне бициклистичке јединице. Говорећи овако о одговарајућим потребама фронта и унутрашњости територије ми мислимо првенствено на континенталне услове. У Великој Британији ствар би била друкчија, у случају инвазије не би било унутрашњости територије у правом смислу те речи, већ би постојале зоне где се воде борбе и зоне које се тренутно налазе ван бојишта. Потребно је да се ова особеност има на уму и да се она узима у обзир при даљем излагању.

Коњица је, свакако, изгубила много од своје важности у савременој борби, поготову кад она има да се води против брзих моторизованих јединица које продиру по густој путној мрежи као што је то био случај на војиштима Средње и Западне Евро-

пе. Но, за узврат, изгледа да је коњица поново показала вредност на великим пространствима Русије, где су коњичке јединице у многим приликама, играле важну улогу. Ја сматрам, да би у већини континенталних земаља, ако не у свима, коњичке јединице могле корисно да се употребе против ваздушнодесантних трупа као што је то било у Русији, где су оне биле основна снага одбране унутрашњости. Уосталом, зар коњица није одличан, најпогоднији род војске за акцију чишћења?

Борба против ваздушнодесантних снага водиће се поготову на блиским отстојањима, услед чега се покретним снагама могу додељивати, без икакве незгоде, топови старијих модела, који ће бити сасвим довољни за дејство на малим отстојањима. Поред тога, ако се не располаже са довољно моторних возила, ова артиљерија може да буде са коњском вучом. Треба по сваку цену избегавати да се добро модерно оружје одузима армијама. То захтева од позадине строгу економију. На сваки начин, било би недопустиво да се, под једноставним изговором могућности ваздушнодесантног напада, нагомилава маса материјала која је неопходно потребна фронту.

Ето толико о руководећим принципима у припремању покретних снага унутрашњости. А где ће бити усмерено тежиште у самој борби? На првом месту биће потребно, ако је то могуће, да се онемогући нападачу да се закопча за земљу. То је тешко постићи. Ваздушнодесантне снаге ће се појавити, у то не треба сумњати, са свом изненадношћу за коју су способне. Чак и у најповољнијим условима за браниоца, извесне групе увек ће успети да се учврсте на земљишту. Други циљ, који је лакше постићи, јесте спречавање слетања тешког наоружања и материјала. И, најпосле, трећи циљ је да се искрцане непријатељске јединице окруже и напослетку да се униште.

Најмањи знак о блиском ваздушнодесантном нападу мора да буде довољан да се целокупна територија стави у приправност. Као и увек, добре припреме и сигурне везе, основни су чинилац успеха. Оно што смо рекли о везама код локалне одбране, односи се, такође, и на покретне снаге: оне морају да буду у сталној вези са разним командама своје области, са авијацијом, и то нарочито извиђачком. Систем веза мора да буде организован тако да, ако неки његови делови буду уништени или онеспособљени, веза ипак буде обезбеђена. Најпосле, не сме ни у ком случају да се, зато што постоје радиовезе, телеграфске, телефонске и оптичке везе — занемари и непрекидно осматрање међупростора који раздвајају одреде покретних снага и отпорне тачке. То осматрање врши се патролама. Сваки пут кад се не ухвати

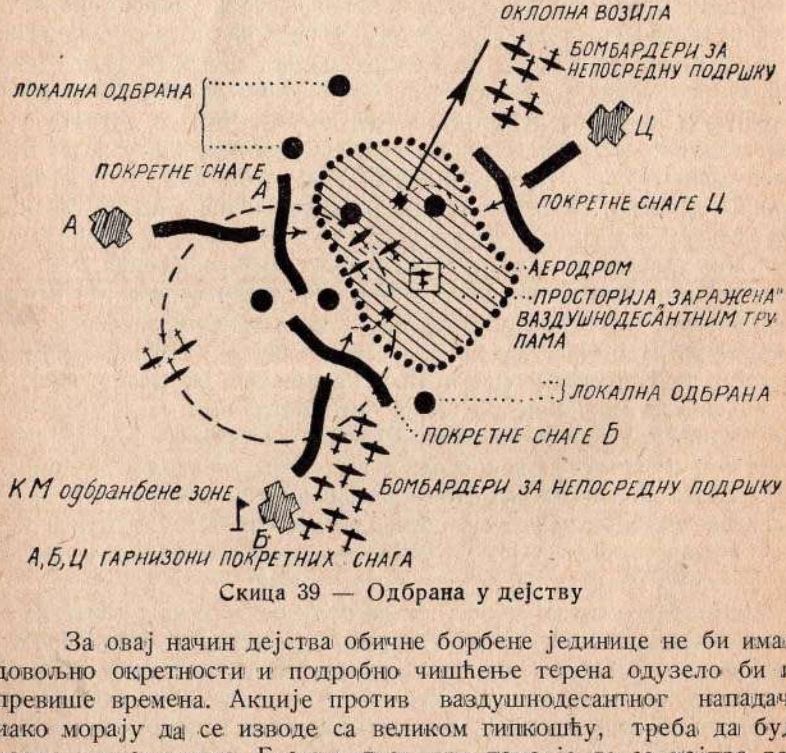
додир по предвиђеном плану, треба одмах да се упуте оклопна кола или мотоциклисти да расветле ситуацију. За време док траје приправност треба свуда да се примењују врло строге мере контроле. Нарочито приватне телефонске разговоре треба ограничити на најмању меру да би се онемогућило ширење лажних гласова и преношење лажних заповести, што се тако често дешавало за време напада на Француску.

Прве вести о непријатељском искрцавању обично су врло неодређене, пошто се ваздушнодесантне трупе и саме труде да приликом слетања свим средствима прикрију своју праву јачину. Они који преносе обавештења о њима често их изврћу и на тај начин понекад несвесно учествују у ширењу панике код неких делова становништва. Из наведених разлога може да буде отежано у првој фази борбе да се са сигурношћу утврди тачно место спуштања и јачина непријатељских делова. Чим се дохвате земље ваздушнодесантне јединице се изгубе на земљишту и лако избегну осматрању. Ово ће им бити тим лакше ако је просторија велика и слабо насељена или испресецана и пошумљена. Извиђачки делови, који имају да савладају ову тешкоћу, успеваће у томе само делимично. Неуспех ваздушног осматрања биће, свакако, још већи, јер ће извиђачки авиони, изнад просторије где непријатељ намерава да се спусти, наићи на заштитну завесу његове авијације. Најпосле, ваздушнодесантне трупе пожуриће, чим се спусте, да организују маскирање. Разумљиво је, према томе, да ће подаци о јачини непријатеља бити потпунији само у случају ако се његово спуштање падобранима и слетање авиона и једрилица могу осматрати непосредно. Падобран и једрилице оцртавају се на земљишту као беле мрље. Њиховим пребројавањем добиће се драгоцен податак о обиму акције. Што се, пак, тиче тачних граница просторије, коју је непријатељ стварно успео да заузме, оне могу да се одреде само борбом.

Покретне снаге треба увек да буду осигуране, то јест да су сваког тренутка спремне да се сукобе са непријатељем. Просторија на којој дејствују ваздушнодесантне трупе за браниоца је у неку руку „заражена". Ради се о томе да њу треба брзо и темељно „дезинфиковати", то јест збрисати нападача.

Чим се објави приправност локалне одбранбене снаге поседају своје одбранбене положаје, послужиоци разних оруђа, топова, минобацача, митраљеза, одмах заузимају своја места. Задатак им је да бране отпорне тачке које су им поверене. У случају да буду присиљене да устукну непријатељском притиску, оне мора да униште сву опрему и материјал (ако им се друкчије не нареди) који би непријатељ могао да користи. Ово нарочито

важи за возила, резервоаре са бензином, складишта са храном, оружје и муницију, што би ваздушнодесантне снаге свакако одмах употребиле. Што се тиче покретних снага одбране, њихов је задатак да раздвоје искрцане јединице сатерујући их са свих страна у „заражену“ просторију, затим да их окруже сваку посебно или у групама. Овај начин борбе потсећа у неколико на групе ловаца који прогоне дивљач. Некипут, у извесним условима, гониоци ће образовати полукруг у циљу набацивања ваздушнодесантних трупа на природне препреке, морске обале, реке или језера, које им пресецају сваку отступницу.



Скица 39 — Одбрана у дејству

За овај начин дејства обичне борбене јединице не би имале довољно окретности и подробно чишћење терена одузело би им превише времена. Акције против ваздушнодесантног нападача, иако морају да се изводе са великом гипкошћу, треба да буду веома систематичне. Главна ствар при томе је да се најпре разјасни општа ситуација. Како би бранилац и могао без тога правилно да управља борбом? Зато се предузимају дубоки упади оклопних кола са мотоциклистима у просторију коју је заузео непријатељ, да би се борбом утврдио његов положај и намере. При томе се најбољи подаци могу добити од заробљеника. Ове акције, у мањим сразмерама, изводе се слично као и дејства ве-

ликих извиђачких органа који се истурају испред трупа у наступању. За то време, главне снаге одбране, које су кренуле из разних гарнизона, концентрично маршују ка непријатељу. Претходнице ових борбених ешелона могу бити састављене од малих коњичких патрола од 10 до 15 коњаника, које се крећу на доста широком фронту. Овај задатак потпуно одговара коњици. Те патроле прочешљаваће систематски земљиште да би се тачно одредиле границе „заражене“ зоне, утврдила ситуација код непријатеља и где му се налазе бокови (међупростори)[1]).

Позади коњичких патрола креће се борбени ешелон састављен од чета или батаљона бициклиста са пратећим оруђима. Њима могу да буду придати обични пољски топови или артиљериске јединице. Артиљерија покретне бригаде прилаје се пешадиским јединицама. Лака и погодна за брзо кретање, ова артиљерија често ће дејствовати са отворених положаја и тући циљеве непосредним гађањем. Да ли ће се рећи да је то мало опасно? Зар нема опасности да ову артиљерију уништи нападач или његова авијација? Одговорићемо да, с једне стране, од ваздушнодесантних трупа, не може да се очекује озбиљно противдејство, јер у тој фази борбе оне немају топова; с друге стране, авијација ће нападати отворене артиљериске положаје исто као и заклоњене.

Борбени ешелон креће се углавном путевима. Коњичке патроле испред њега наступаће у скоковима, од једног земљишног одељка до другог а кад је земљиште такво да је лако осматрање, онда од једног гребена до другог. Командант борбеног ешелона мора стално да прати рад својих патрола, јер, ако оне нису у стању да савладају непријатељски отпор на који су наишле, мора цео ешелон, или бар његов водећи део, да им без оклевања притекне у помоћ. Свакако, уколико се смањује простор на коме су ваздушнодесантне трупе, њихов ће отпор бити све жешћи, но, с друге стране, пошто се обруч око њих све више стеже, покретне снаге, које тај обруч образују, прикупљаће се у све дубље поретке.

Често се дешава да се ваздушнодесантне снаге, кад заузму неку кућу, шуму или усамљен салаш, добро ту утврде и пружају огорчен отпор. Покретне снаге не треба да се задржавају да би избациле или уништиле непријатеља из ових тачака, јер би се тако укочиле у некој врсти опсадне борбе. Боље је да се те тачке прођу остављајући најнужније снаге да држе непријатеља и

---

[1]) Треба нагласити да на земљишту тако испреграђеном као што су енглеска поља испресецана врзинама, уским путевима и многим стазама и препрекама, коњица ће ретко кад моћи да се употреби.

да му спречавају да из њих изађе. Иначе, док би покретне борбене снаге губиле време у таквим споредним борбама, нови одреди ваздушнодесантних трупа могли би и даље несметано да слећу.

Поред извиђачког и борбеног ешелона чије смо улоге размотрили, командовање одбране мора да располаже и трећим ешелоном, покретном резервом. Њу ће употребити на отсецима где је отпор непријатеља нарочито упоран, например, кад се он утврди у неком селу или граду. Кад се овај ешелон баци у борбу, мора одмах да се поново образује од других снага. Из претходног излагања видимо да одбранбене снаге могу одиграти своју улогу само ако су добро упознате са уличним борбама, то јест са формом борбе која претставља потпуно засебну заштиту.

ТАКТИЧКА УПОТРЕБА АВИЈАЦИЈЕ ЗА ПОДРШКУ У ОДБРАНБЕНОЈ БОРБИ

I. ПРВА ФАЗА: **Припрема дејства**

а) **Авијација за даљњу подршку**

Јединице за даљње извиђање врше осматрање припрема на непријатељским аеродромима.

II. ДРУГА ФАЗА: **Пристизање нападача и његово слетање**

а) **Авијација за даљњу подршку**

1. Ловачке јединице одбране протерују непријатељску авијацију из ваздушног простора изнад зоне слетања и нападају ваздушне конвоје који транспортују ваздушнодесантне снаге.

2. Јединице за даљње извиђање осматрају активност на непријатељским аеродромима и проналазе циљеве које треба да туку бомбардери.

3. Бомбардери за даљњу подршку нападају непријатељске аеродроме у циљу ометања укрцавања и полетања.

б) **Авијација за непосредну подршку**

1. Ловци непосредне подршке извршавају исте задатке као и ловци даљње подршке.

2. Јединице за тактичко извиђање проналазе искрцане снаге непријатеља и усклађују дејства органа локалне одбране и покретних јединица.

3. Бомбардери за непосредну подршку раде у вези са деловима локалне одбране и покретним јединицама и бомбардују непријатељске делове који су се искрцали.

Резервна авијација врши исту улогу као резерва авијације за подршку у нападној акцији (глава IX).

*

Мере које се предузимају на земљи морају да буду координиране не само међусобно, већ и са одбраном ваздушног простора изнад зоне дејства. С обзиром на брзину авиона, одбранбена авијација пре ће стићи да интервенише на угроженом месту, него покретне снаге. Јединице авијације поделиће се такође, као обично, на авијацију за непосредну подршку, за даљњу подршку и резерву. Начелно, да се не позивамо на пример неке земље, ми можемо тврдити да авијација за даљњу подршку и авијациска резерва треба да буду под командом целе земље. С друге стране, команда сваке одбранбене области располагаће извесним бројем авијациских јединица за непосредну подршку, које ће у случају потребе садејствовати са деловима локалне одбране и са покретним снагама, које се налазе најближе нападнутом делу.

Бранилац ће добро урадити ако авијациске јединице које су размештене у угроженој области евакуише на удаљеније аеродроме. Треба, наиме, претпостављати да ће непријатељ успети да обезбеди, бар привремено, ваздушну надмоћност на месту где изводи свој ваздушнодесантни напад.

За време прве фазе борбе добар део одбранбених дејстава пада управо на авијацију. Даљње извиђање треба да утврди са којих аеродрома полазе ваздушнодесантне јединице. Тада бомбардери за даљњу подршку добијају задатак да нападају те аеродроме и да пореметe укрцавање. Ловачка авијација, пак, ступиће у борбу са нападачевим ловцима изнад зоне слетања и трудиће се да им преотме ваздушну надмоћност. Она ће нападати ваздушне конвоје у пуном лету настојећи да их растури и да спречи непријатељу да слети на предвиђене просторије. Најпосле ловци ће да нападају и непријатељске извиђачке авиона који нападачу служе као „очи" и које треба одбити, удаљити или оборити, да би се тако парализао противнички систем осматрања и везе. Ако, упркос ових мера, непријатељ ипак успе да се учврсти на земљи, бомбардери ће напасти и саме просторије за слетање. Тако се укратко може приказати дејство авијације која има задатак даљње подршке. Јединице у авијациској резерви држе се на земљи и командовање ће их употребити на сваком месту где то буде потребно.

Што се тиче авијације за непосредну подршку, њен је задатак да потпомаже покретне колоне у њиховој борби против нападача. Свака покретна бригада на земљи радиће у садејству

са јединицама ловачким, извиђачким и обрушавајућим бомбардерима, као што смо већ изложили у глави IX.

У исто време, одржаваће се стална веза између локалних снага одбране које држе своје отпорне тачке на нападнутој просторији и покретних снага. То ће омогућити командантима покретних снага да добијају врло важне податке о непријатељу у „зараженој" зони. Чим локалне снаге открију штогод важно у вези са слетањем, рејонима за прикупљање или за развој нападачевих снага, оне ће о томе обавештавати покретне колоне, које ће ове податке о циљевима за дејство преносити авијацији. Бомбардовања прилаза неких отпорних тачака, например, градова или села, биће често од велике користи њиховој одбрани, јер ће се тиме омести непријатељске припреме за напад на тај град или село. Јединице ваздушног извиђања треба пажљиво да прате дејства локалних снага одбране и да обавештавају о њиховој ситуацији. На тај начин оне ће уочавати нарочито окружене тачке којима је потребно достављати не само наређења, већ и оружје, муницију и потребе свих врста.

Ми смо редом размотрили, иако само у главним цртама и теориски, мере унутрашње одбране ваздушнодесантних напада и њихову примену у борби. Ја сам претпоставио једну област, или округ, коју брани само једна одбранбена дивизија. Ако се покаже да локалне и покретне снаге те просторије нису довољне да се задржи нападач, виша команда унутрашње одбране треба да упути, што је могуће брже, веће јединице, например, корпус или можда и више, према угроженој области. То значи да за овакве случајеве мора да се има у сталној приправности резерва врло покретљивих јединица, која ће бити увек спремна за акцију, било на просторији где је размештена, било на ма којој другој тачки територије.

У претходним главама показао сам да ваздушнодесантне трупе угрожавају како унутрашњост државне територије, тако и непосредну позадину армија. Њихов утицај на дејства на фронту у првом случају је посредан, а у другом непосредан. Ниједна борбена јединица на фронту не може сматрати да је заштићена од ваздушнодесантног напада и не сме никад пропустити да организује непрекидно осматрање и систем противмера. Јасно је да ово захтева извлачење извесног броја јединица из борбене линије. Сем тога, за ову одбрану мораће да се одвајају и друге снаге на уштрб резерви намењених фронту. Али, опасност од ваздушнодесантних снага заиста је тако озбиљна, да се морамо мирити са таквим последицама. Ја бих чак сматрао оправданим да се свакој пешадиској дивизији додели по један коњички еска-

дрон или неколико јединица бициклиста, који би били намењени за акције против ваздушнодесантних трупа.

У позадини фронта артиљериски положаји, муниционска складишта, командна места и све остале важне установе, морају да се распореде кад год је то могуће на места која су погодна за одбрану. Железнички чворови и станице, фабрике, складишта бензина, мостови, важне раскрснице итд. морају да се претворе у утврђене тачке, које ће да бране одреди сразмерни њиховој важности. Ни овде се не сме никад дозволити да се прекине међусобна веза ових одбранбених тачака. Употребљаваће се телефон и радио, као и патроле оклопних возила и мотоцикла. На погодним местима, одакле могу брзо да укажу помоћ најугроженијим тачкама, треба држати спремне покретне снаге, јачине око једне чете. Све мере заштите у основи су сличне онима које се предузимају за одбрану унутрашњости. Позадина фронта, исто као и унутрашњост, дели се на више мањих просторија, а свака та просторија треба да има своје локалне снаге, које ће да држе најважније тачке, и покретне снаге, чији је задатак да уништавају непријатељске ваздушнодесантне трупе. Према томе, два главна саставна дела, на којима се заснива одбрана и уништење нападача, јесу локалне снаге и покретне снаге, које раде у истом садејству.

Какав закључак да дамо овој књизи?

Велики светски сукоб који је отпочео у Данцингу, проширио се на све континенте. Муњевити рат, чију смо тактику виделе како се зачиње у Шпанији, преплавио је читаву Европу, запалио Пацифик, прешао својом пламеном путањом кроз малајску џунглу, збрисао бескрајност руске степе. Он је одваљао Хитлерове панцердивизије све до Кавказа и затим исто тако брзо вратио их назад под нарастајућом снагом Црвене армије. Муњевитим ратом смрвиле су немачке армије Француску 1940 и Савезници су је ослободили једном једином битком четири године касније.

Ови велики и силни покрети чине оштру супротност развоја Првог светског рата. Они су знак дубоког војничког преображаја који је збунио заостале духове наше епохе. Не треба се, дакле, чудити пометњи духова и опречности мишљења, која лутају од једне крајности ка другој. Неки још тврде да је само ваздушна моћ јемство победе, а други истичу тенк као једини одлучујући фактор. Међутим, као што је опасно да се једно оружје потцењује, исто је тако опасно и кад се прецењује. Ниједан род војске није сам у потпуности одлучујући. Он претставља само један точак, веће или мање важности, у сложеној машинерији савре-

меног рата. Тајна успеха почива у целокупности ратне машине, у комбинованом раду свих њених делова.

Ваздушнодесантне трупе, у којима је тако тесно повезана могућност ваздушног транспорта са дејствима на земљи, претстављају нарочито изразит пример тога тесног садејства између родова. Оне, као сјајна школа храбрости, вештине и духа иницијативе за трупе, има чиме да привуку и младе официре који ће ту једновремено изучити и бескрајно разноврсну тактику ситних борби, која је основ сваког војничког образовања, и стећи смисао за смеле маневре, што је одлика великих војсковођа.

У овом делу ми смо у више махова истакли велики удео технике у стварању ваздушнодесантних снага. У овој области, као и код авијације, тенкова или везе, главну улогу играла је техника, која је велика револуционарна снага нашег времена. Она је нашим наследницима наменила још много већа изненађења. Стратосферско оружје, справе на телекоманду, даљи развој употребе електромагнетских таласа за уочавање циљева, што ће једног дана омогућити извиђање погледом на врло великој даљини, — имаће великог утицаја на будуће ратове. Према томе, улога и учешће техничара у армијама будућности свакако ће се повећати. Но, биће потребно да тај техничар буде пре свега војник своје отаџбине и свог народа, а не бојажљив интелектуалац, заморен, слабог здравља, произишао из размекшаног, болешљивог сталежа. Култура и војничка култура, обе су неопходне, али оне нису ништа без физичке чврстине и карактера.

Још једна, последња поука, али од велике важности за данашњицу заслужује да се подвуче. Дубина до које могу да врше нападе ваздушнодесантне снаге у позадини зависи само од полупречника дејства авијације за њихову подршку. Ускоро ниједна земља неће бити сигурна од напада ваздушнодесантних трупа. Карактер тоталног рата, који примају савремени сукоби, тиме постаје још изразитији. А ми смо већ видели шта све тотални рат захтева у погледу националног јединства и колико су пред новим облицима напада слабе оне земље које су изнутра подривене економском и друштвеном несређеношћу. Армија је више него икад неодвојива од најширих маса народа. Она је или народна — или, уопште, не може постојати. Официр мора да буде у исто време бранилац и претставник народа. Достојанство његове улоге веома је порасло услед тога. Армије које постоје ради одржавања реда у земљи падају пред спољним непријатељем, што значи да се прва мера народне одбране састоји у томе да се затру све до корена, неправде које раздвајају грађане једне земље.

ПРИЛОГ

ОБЈАШЊЕЊЕ НАШИХ СКИЦА И ШЕМА

У овом прилогу дају се објашњења скица и шема број 12, 26, 27, 30, 34 и 36 из текста, на којима је у главним цртама приказан ток једне ваздушнодесантне операције.

Скица 12 (страна 66) претставља једну ваздушнодесантну операцију у којој су ангажоване три дивизије. Друга и трећа дивизија имају задатак посредног дејства, који се састоји у заузимању и држању главних путних раскрсница, ради спречавања напада покретним снагама одбране, које би тим путевима могле прићи. Прва дивизија образује ваздушни мостобран у коме се налази и једна мала лука да би се омогућило искрцавање трупама с мора.

Скица 26 (страна 106) претставља замисао на који би начин могло да се организује кретање кроз ваздух. На горњој половини скице претстављене су разне зоне аеродрома. У једној су зони полазни аеродроми ваздушнодесантних снага, а у другој авијација за подршку. У трећој, су аеродроми за повратак празних ваздушних конвоја.

Зоне аеродрома заштићене су завесама ловаца. У операцији учествују три ваздушнодесантне дивизије, и то: две у посредном дејству, а једна у непосредном, као што је претстављено на скици 12. Све три дивизије потпомаже авијација за непосредну подршку. Авијација за даљну подршку настоји да прикује за земљу непријатељску авијацију. У исто време бомбардовањем путне мреже она успорава све покрете браниоца ка угроженој зони.

Шема 27 (страна 114) је графикон на коме су претстављени сви покрети авијације, транспортне и за подршку. Графикон има две осе, икс и ипсилон. На хоризонталној оси икс нането је време у минутима; на вертикалној оси ипсилон нанета су у миљама отстојања од аеродрома до циљева лета.

Графикон олакшава координацију разноврсних покрета у ваздуху, у исто време омогућава усклађивање ових покрета са покретима на земљи.

Пример: бомбардерска група за даљњу подршку 1/101 полази са аеродрома „Ф“ у Ч + 35, дејствује на путну мрежу и враћа се у Ч + 185 на базу „Ф“.

На скици 30 (страна 124) приказано је на којој основи треба да се врши извиђање ваздушног мостобрана. Овим извиђањем мора, на првом месту, да се одреде просторије на којима авијација треба да неутралише непријатељске резерве и артиљерију.

Затим мора да се одреде просторије на којима ће се извршити искрцавање трупа. Просторије, обележене са П. 1 до П. 9 су „просторије бацања“ лажих јединица које ће да држе периферски положај око терена за слетање А, Б, Ц, Д.

Скица 34 приказује слетање истурених делова (претходнице). Уз подршку јаког бомбардовања које врше јединице авијације за непосредну подршку, лаки батаљони поседају периферски положај. Они заузимају најважније тачке да би спречили браниоцу да продре у ваздушни мостобран. Тактичко ваздушно извиђање осматра покрете непријатељских и својих трупа. Ловци штите мостобран од непријатељских бомбардера. Они дејствују у тесној вези са ПА батеријом која је већ искрцана. На терену за слетање влада велика живост. Тамо, већ искрцане јединице „ваздушног саобраћаја“ припремају терен за тешке батаљоне. Истурени део команде дивизије (КМ) такође је већ слетео и успоставља везе са позадинским ешелоном команде који је остао на полазним аеродромима.

Скица 36 (страна 152) претставља ваздушнодесантну дивизију после слетања. Организоване у „борбене групе“, уз подршку авијације, јединице ваздушнодесантних трупа пробијају се према својим циљевима. Оне заузимају једну малу луку да би омогућили искрцавање експедиционих снага с мора.

САДРЖАЈ

Штампано у Војно штампарском предузећу МНО — 278/51